La France, la Suisse et la liaison Rhône-Rhin

Autor(en): **Couvreu, Raymond**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **42 (1962)**

Heft 1: **La liaison Rhône-Rhin**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887551

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LA FRANCE, LA SUISSE ET LA LIAISON RHONE-RHIN

par Raymond COUVREU

Chef des services d'information de la Chambre de commerce suisse en France

On ne comprend pas toujours en Suisse les raisons qui poussent les promoteurs français de la liaison Rhône-Rhin à choisir les parcours sur territoire français en délaissant le Transhelvétique.

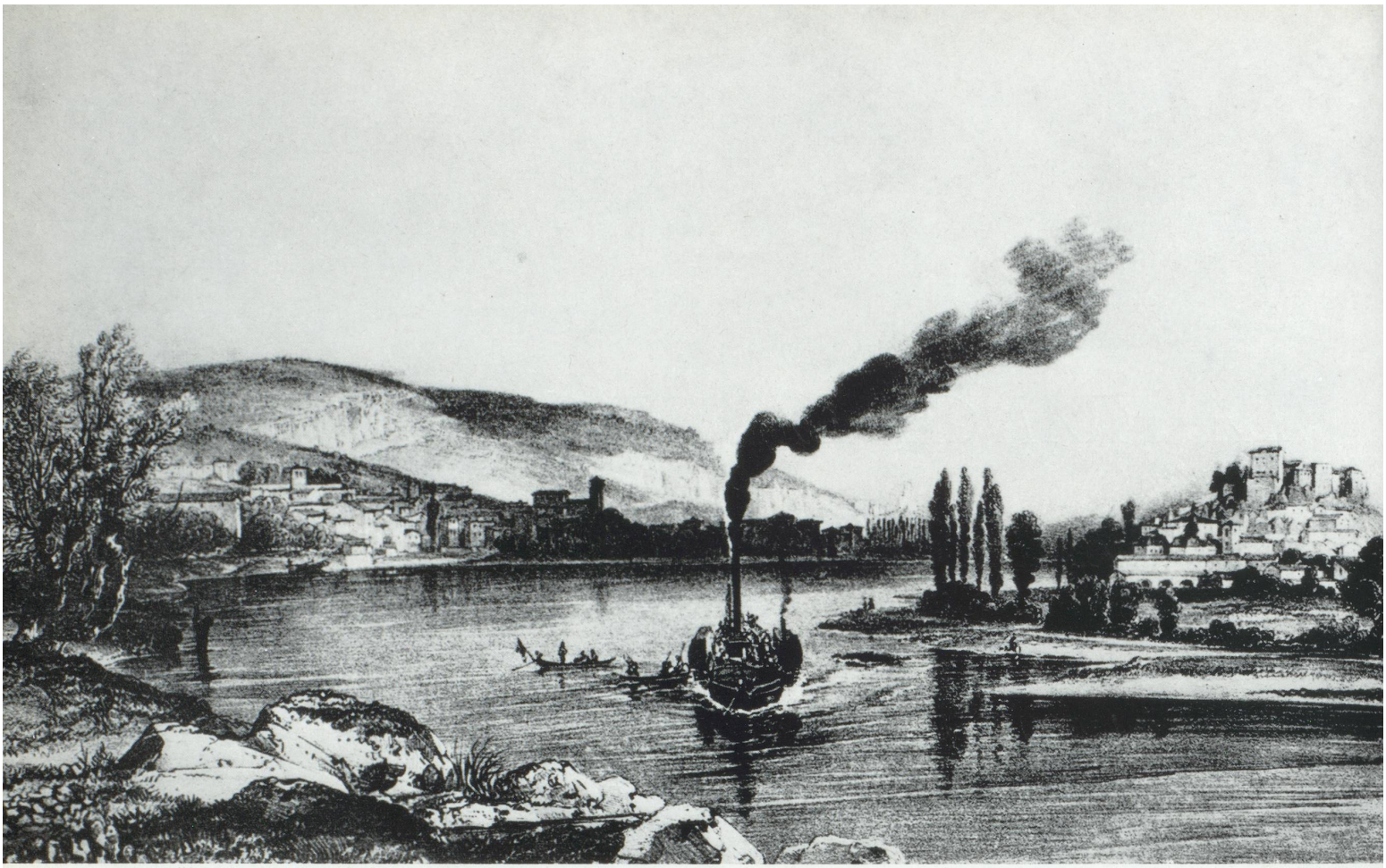
Ce n'est pas en quelques pages que nous pourrons montrer d'une manière détaillée les intérêts multiples et comparés des parcours français pour l'économie de ce pays. Toutefois, les entretiens que nous avons eus en son temps avec M. Abel Thomas, commissaire du gouvernement à l'aménagement du territoire, ses exposés, son rapport (1) *et diverses études, nous ont convaincu que dans la partie difficile que l'économie française joue en Europe, les axes fluviaux Rhin-Méditerranée, tant par la Lorraine que par l'Alsace, représentent un atout d'une trop grande valeur pour être négligé.*

L'aménagement du Rhône de Lyon à Genève a un intérêt avant tout énergétique pour la France. Non négligeable d'ailleurs et on y viendra bien que le problème actuel soit avant tout lié à l'évolution du Marché commun. En outre, la France a devant elle des tâches nationales primordiales : des surfaces importantes du territoire national restent à aménager, dont l'Est et le Midi. Il n'existe pas pour cela de solution plus fructueuse que ce grand axe fluvial, dont l'intérêt est unanimement reconnu (les divergences résident dans la manière de réaliser le projet). Le quatrième Plan lui-même — critiqué par certains parce que pas assez affirmatif sur cette question — ne conteste pas l'utilité de l'axe. Les études économiques étant maintenant faites, il prévoit les études techniques et « tant qu'on fait les études techniques, on avance» estiment les réalistes. Ils se rassurent en pensant que bien que le Plan donne les grandes lignes de la politique d'équipement, prévoie le volume des crédits autorisés, si, dans l'intervalle, les études sont terminées, il y a toujours la solution d'un plan intérimaire.

Actuellement le gouvernement français qui, ne l'oublions pas, a commandé l'étude de M. Abel Thomas, considère la nécessité d'un axe. Il n'a fixé ni les étapes ni les modalités. Le rapport Boulloche, qui propose une solution ôtant toute dynamique au projet, ne pourrait être qu'une péripétie. D'ailleurs, selon les milieux les plus autorisés, le président de la République, évoquant la liaison française Rhin-Méditerranée, aurait dit que la décision était prise.

Reconnaissons que l'œuvre serait bien à l'échelle de la France d'aujourd'hui. Digne d'elle et du dynamisme de son industrie.

(1) Le rapport de M. Abel Thomas sur le « Sillon rhodanien, axe Rhin-Méditerranée » comprend près de 300 pages avec ses annexes. Ecrit à la demande du Premier Ministre, il fut présenté au gouvernement le 14 janvier 1960.



La navigation sur le Rhône au siècle dernier. (Document Roger Viollet.)

La France devant son avenir

Les tâches qui incombent aux responsables de la France sont immenses. Certaines perspectives à longue échéance et d'autres impératifs plus pressants leur dictent la conduite à suivre. Citons-en trois :

1° Engagée dans l'exaltante aventure du Marché commun, l'industrie française a pour le moment magnifiquement relevé le défi. Mais il faut aussi penser à l'avenir. De plus en plus l'établissement du Marché commun vient modifier les données qui conditionnent l'économie de chacun des pays participants. La libre implantation des usines, sans souci des frontières, pourrait avoir par exemple des conséquences rapides — favorables ou désastreuses selon les régions — en raison de l'expansion qu'on attend pour ces prochaines années et des investissements qu'elle entraînera. Il importe donc d'organiser le pays en prévision de cette situation afin de lui donner toutes ses chances.

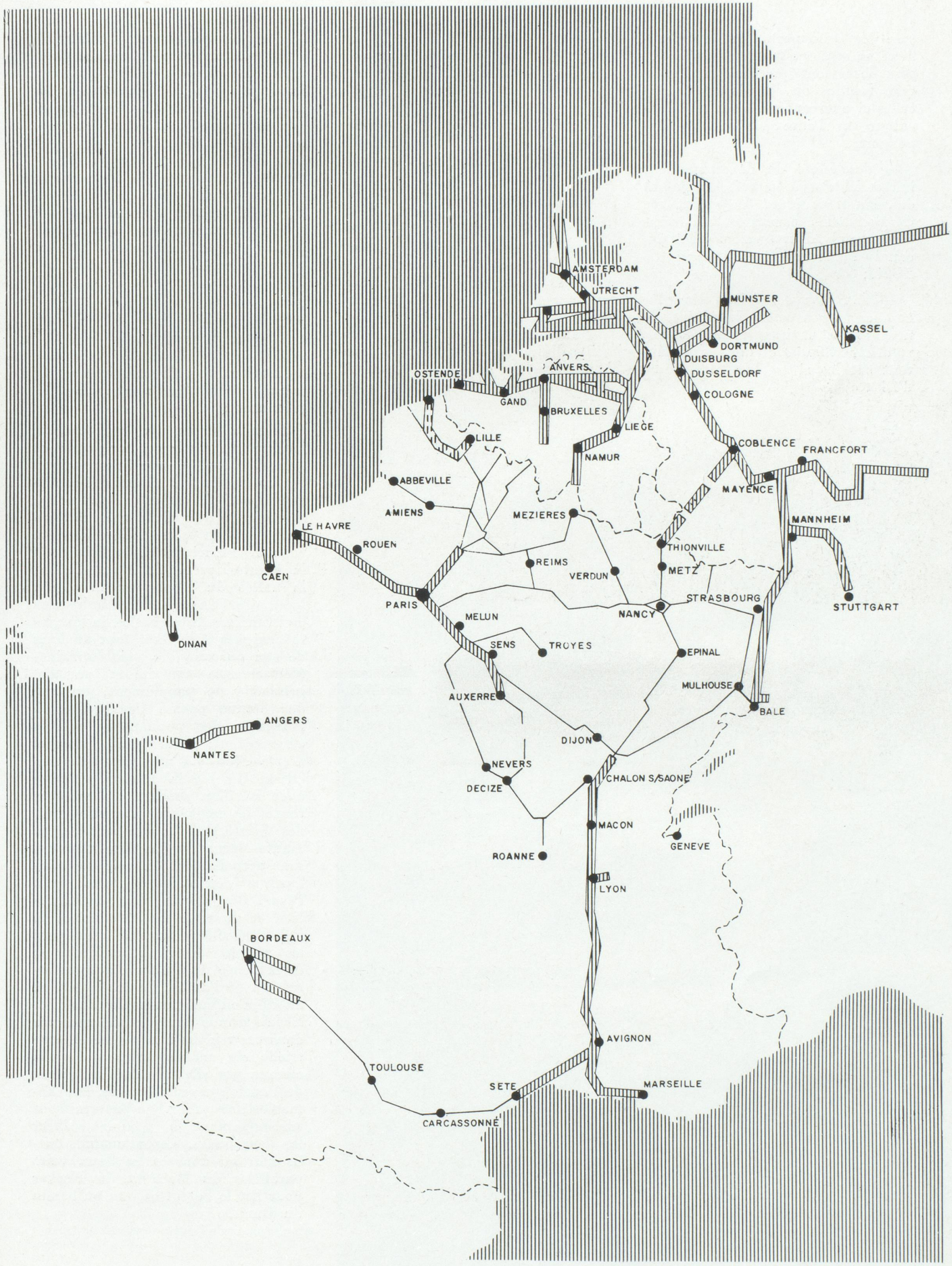
2° Dans vingt ans la France sera le pays le plus jeune d'Europe. C'est un million d'emplois nouveaux qu'il faut créer.

3° La décentralisation est aussi nécessaire que son corollaire, la revitalisation de certaines régions. Là encore la géographie volontaire entre en jeu.

On saisit tout de suite l'intérêt de la réalisation d'une voie fluviale Rhin-Méditerranée à travers le territoire français pour ces trois problèmes. Comment le négliger ?

L'attraction du bassin du Rhin

Il est incontestable que c'est le bassin du Rhin, auquel se rattachent la Belgique et les Pays-Bas, qui comporte les concentrations démographiques et industrielles les plus denses de l'Europe occidentale. Cette région possède le réseau de grandes voies navigables le plus complet, débouchant sur les ports de la Mer du Nord, Rotterdam, Anvers. La France ne participe que par la bande à ce système économique. Le risque existe de voir certaines unités de production s'implanter progressivement dans ce bassin en fuyant les situations périphériques. Le processus qui pousse les industries à se concentrer dans les régions connaissant la plus forte intensité économique, à rechercher les axes de communication les mieux équipés, est connu. Des exemples récents, sur les lieux mêmes dont nous parlons, n'ont pas manqué d'être relevés par les défenseurs du projet. Les membres de la Commission Boulloche favorables au projet ont cherché à savoir si la réalisation de la voie navigable Rhin-Méditerranée est susceptible d'inciter à la création d'entreprises dans les régions desservies et de provoquer au profit de la France une modification des courants de trafic. Ils ont admis qu'il est très difficile de porter un jugement sur l'influence de la présence de cette future voie d'eau sur les décisions des chefs d'entreprises ayant à choisir l'implantation d'un nouvel établissement. Quelques points cependant paraissent avérés à la suite des études poursuivies :



La France et l'Europe des canaux.

— les transports de marchandises ne sont un facteur notable des prix de revient que dans les industries lourdes ou semi-lourdes, mais celles-ci exercent un effet multiplicateur sur l'ensemble du développement;

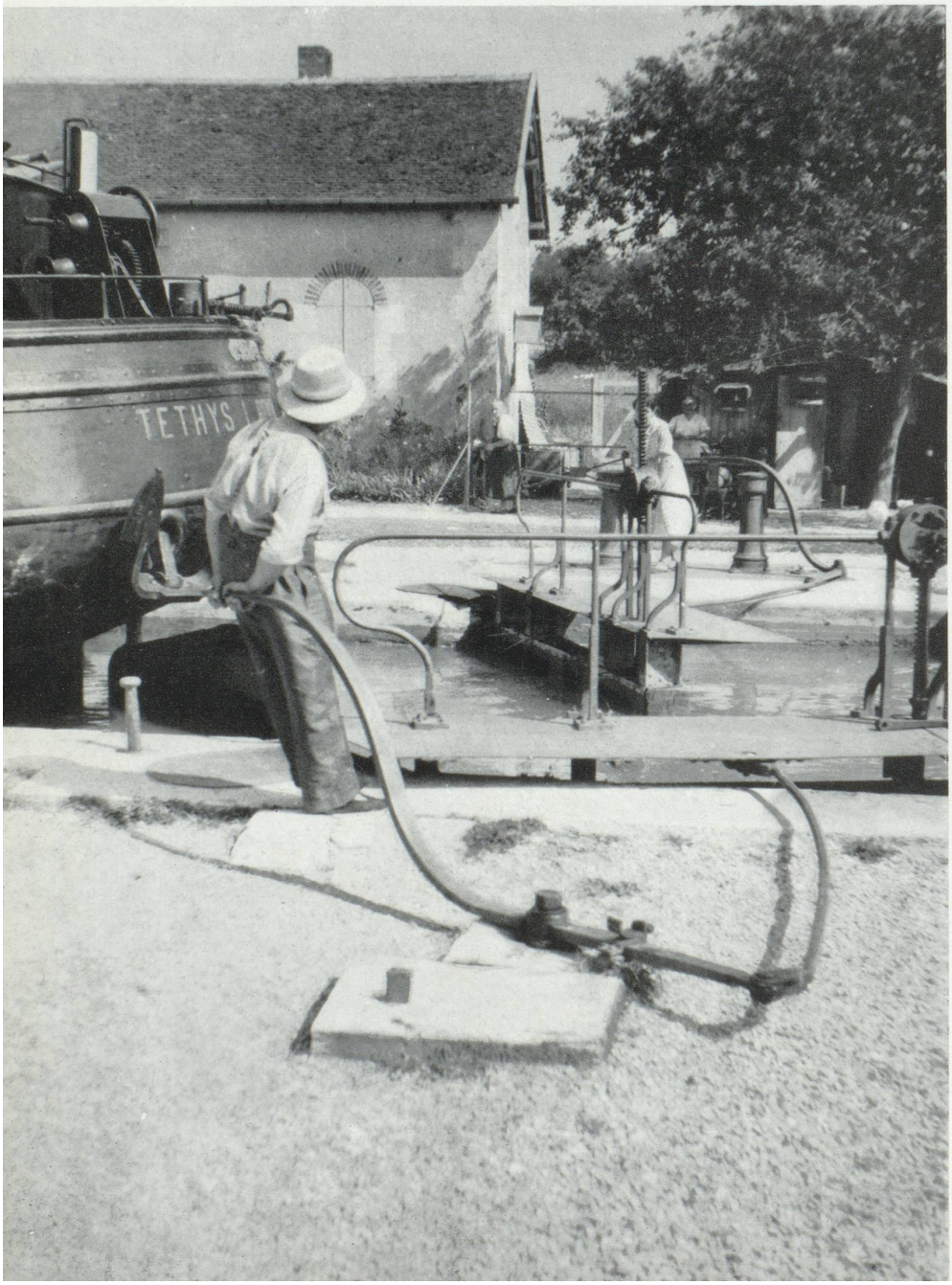
— des effets de développement industriel dus à la voie d'eau ont été, sinon toujours du moins très fréquemment, constatés à l'étranger : canal Albert, vallée du Main, canal Portmund-Ems, bassin de l'Ohio;

— dans les conditions les plus comparables à celles du projet, de nombreuses et importantes usines, totalisant 20 000 emplois, s'implantent sur les rives du Grand canal d'Alsace;

— l'axe Rhône-Rhin présente une situation géographique nettement plus favorable que la plupart des cas précédents : il offre en effet aux industriels un lieu d'élection où leurs transports lourds de matières premières et de produits fabriqués seront assurés aux plus bas prix, non seulement vers le bassin rhénan mais aussi vers la Mer du Nord et vers la Méditerranée.

La conclusion s'impose d'elle-même et elle corrobore parfaitement l'avis des autorités et des organismes économiques locaux, dont certains ont même envisagé une participation financière au projet.

Quant au détournement par Marseille d'une partie du trafic s'effectuant aujourd'hui par Rotterdam, il est permis raisonnablement de l'escompter, quand on sait qu'actuellement le territoire français au lieu d'être le support obligatoire des échanges Europe-Méditerranée en est un obstacle. Le flux des échanges le contourne. Car il est moins onéreux pour l'industrie lorraine et pour l'industrie européenne d'exporter et d'importer via Rotterdam, par la voie du Rhin à la Moselle ou du Rhin jusqu'à Strasbourg, puis de contourner toute l'Europe par Gibraltar, que d'atteindre Marseille par voie ferrée.



Les répercussions de la création de la voie d'eau

Dès lors, les répercussions de la création de la voie d'eau seraient les suivantes :

Premier avantage : concourir à localiser au maximum sur des bases saines le développement économique en France. En y réalisant des conditions aussi favorables, étendre sur le territoire français la zone de forte concentration industrielle du bassin rhénan. Principaux bénéficiaires : la Haute-Moselle, la Haute-Saône, la vallée du Doubs et la région lyonnaise. (En incitant les industries de transformation et les industries mécaniques à se fixer tout au long de son parcours, la voie Lorraine-Méditerranée constituera un axe privilégié de peuplement, un axe de retenue contre l'émigration à l'étranger des populations actives en excédent, enfin un axe naturel d'attraction. La mise en communication du bassin lorrain réactivé avec le sillon rhodanien réanimera toutes les régions de l'arrière pays, des Vosges, de la Haute-Saône, de la Haute-Marne, de la Côte-d'Or qui sont actuellement en voie de stérilisation économique parce qu'à l'écart des circuits de communication et de transport. De même la voie Alsace-Méditerranée réactivera les régions de Franche-Comté et de la vallée du Doubs. La transformation de l'actuel Canal du Rhône au Rhin en voie navigable accessible à la grande navigation recréera dans ces régions une poussée industrielle du même ordre que celle connue par elle lors de l'ouverture de l'ancien canal en 1840). M. Thomas estime qu'il n'y a pas vraiment suréquipement à vouloir réaliser les deux voies. Les Allemands ont-ils hésité à réaliser les deux voies parallèles du Main et du Neckar pour lier le bassin rhénan au bassin du Danube ?

Deuxième avantage : Restaurer progressivement les fonctions de Marseille et de son hinterland. Fonctions qui ne résident pas uniquement dans les opérations de chargement et de déchargement mais aussi dans les activités annexes telles que les réparations de navires et dans l'essor industriel que peut en attendre la vallée et surtout le delta du Rhône. Et, dans ce contexte, relance des ports français de la Méditerranée, Sète et Port Saint-Louis.

Enfin, l'équipement fluvial offre l'avantage de contribuer à un meilleur aménagement interne du territoire. La voie d'eau, axe privilégié de développement, permet de structurer rationnellement les régions intéressées. Et puis les créations d'industries et d'emplois intervenant dans les régions desservies risquent sans elle de se produire pour partie dans la région parisienne. Personne n'ignore le coût de l'accroissement excessif de cette dernière et les défenseurs du projet de liaison fluviale ne se font pas faute de citer un exemple frappant, lui aussi du domaine des transports : la seule ligne est-ouest du métro express régional parisien reviendra à 2 500 millions de NF, soit presque autant que les trois branches réunies de l'axe Rhône-Rhin; et ce n'est qu'une faible fraction de l'équipement collectif de la capitale.

Sur un plan global : l'abaissement des tarifs des transports améliorera les prix de revient et accroîtra la « compétivité » des entreprises de transformation et mécaniques françaises, qui n'auront plus à incorporer dans leur prix de production les lourds frais afférents au transport des produits peu élaborés. On prévoit aussi la transformation en territoire français d'une partie plus importante de la production sidérurgique nationale. (La sidérurgie lorraine est la seule sidérurgie en Europe qui ne consomme que 17 % de sa production dans sa région périphérique, représentée par dix départements, alors que la sidérurgie de la Ruhr livre dans le pays rhéno-westphalien 60 % de ses

Le réseau français a besoin d'être modernisé. Certains canaux, comme celui du Midi (en haut à droite), *se seront pas élargis. Les écluses seules seront modifiées pour permettre le passage des barques de 350 tonnes. Celles-ci, avec moteur auxiliaire, seront ensuite prises en charge par les convois poussés sur les grandes voies fluviales. Ainsi un chaland chargé de blé à Bordeaux, passera par Toulouse, Sète, Lyon, Bâle ou Genève, avant d'être déchargé à Yverdon par exemple.* Ci-contre, *pont-canal en Brie.* A gauche, *écluse sur le canal de Bourgogne. Le marinier aide l'éclusière.* (Photos Roger Viollet.)

Chaland sur le Rhin. (Photo Jean Mohr.)

ventes, la belge et celle du nord de la France 30 % dans leur voisinage immédiat, la Maxhütte, grande usine bavaroise, la moitié de son acier dans la Bavière et un tiers dans le Wurtemberg voisin.)

Intérêts politiques : 1° L'Alsace, en passe de devenir presque exclusivement tributaire de l'économie allemande, gagnerait à des échanges diversifiés qui la rattacheraient plus étroitement aux provinces françaises voisines.

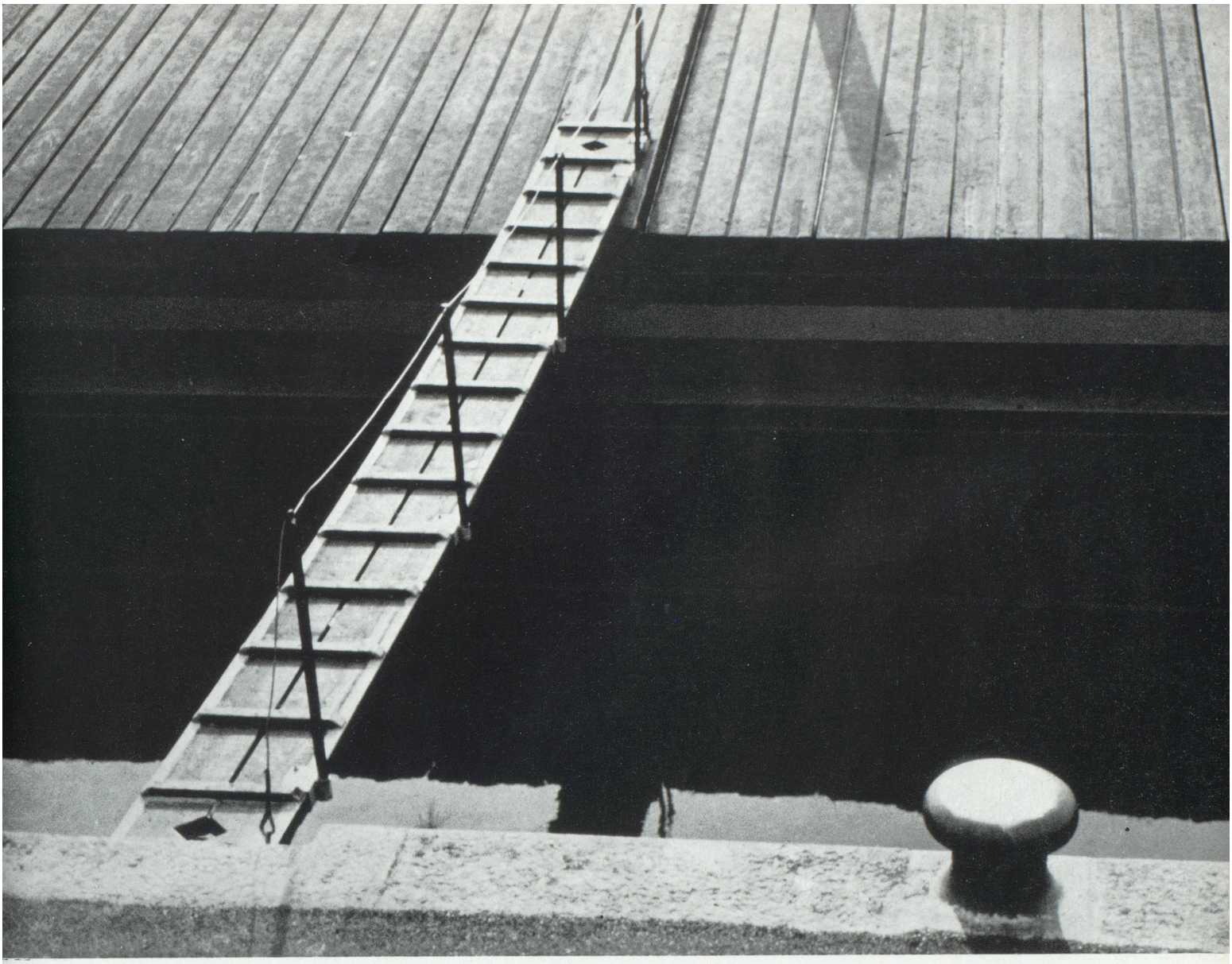
2° Les Français, qui ont payé et payent encore de lourds tributs pour l'utilisation des voies de communication internationales allemandes ou belges, contrôleraient enfin avec satisfaction une grande voie européenne de transit, dont ils pourraient fixer librement le statut juridique et instituer un régime plus ou moins favorable à leurs partenaires selon le traitement qu'ils leur accorderont eux-mêmes.

Plus qu'un moyen de transport

Il n'est pas nécessaire de pousser plus loin la démonstration. Nos lecteurs ont compris qu'il s'agit de beaucoup plus que d'un nouveau moyen de transport. Présentant l'avantage d'irriguer successivement et alternativement sur près de 1 000 kilomètres des régions fortes à intense activité économique et des régions faiblement développées, en facilitant leur interpénétration, — les exemples étrangers montrent que la vertu d'incitation économique d'une voie navigable est particulièrement sensible dans les régions fortes dont elle facilite l'extension en profondeur et dans les régions faibles lorsque celles-ci sont dans le sillage de régions fortes —, les voies françaises sont appelées à jouer un rôle considérable dans le pays.

Que devient alors la voie transhelvétique ?

L'étude de la voie transhelvétique n'a pas été délaissée. M. Abel Thomas s'est même rendu sur place pour pouvoir juger en connaissance de cause, et il n'ignore pas non plus que les études techniques suisses sont très poussées. Nous les avons d'ailleurs vues sur son bureau. Mais son rapport ne laisse planer aucun



(Photo Jean Mohr.)

doute sur ses préférences. Les quatre départements, les 190 kilomètres touchés par ce tracé lui importent peu en face des 1 000 kilomètres des autres projets, et des quatorze départements intéressés. 162 milliards d'anciens francs c'est beaucoup pour la France, même si dans cette somme 102 milliards sont réservés aux aménagements électriques (1).

L'atout du Haut-Rhône c'est précisément son aptitude aux barrages électriques, M. Thomas le reconnaît volontiers. C'est peut-être ce qui lui fait dire dans son rapport que « même si l'importance de l'aménagement du sillon rhodanien et des grandes voies de pénétration fluviale est reconnu par le Plan, il est indispensable que dans l'élaboration des programmes de l'Électricité de France et dans le choix des priorités par le Plan, il ne soit pas tenu compte du seul rendement électrique des différentes centrales possibles ».

M. Abel Thomas est franc. Il déclare dans son rapport : « Il faut donc loyalement considérer le trajet par la Suisse comme une utopie et montrer à nos amis suisses que, dans leur propre intérêt, c'est la liaison par le canal du Rhône au Rhin, à laquelle ils se connecteront par le Haut-Rhin, de Bregenz à Bâle, qui leur permettra de communiquer utilement et valablement avec la Méditerranée ».

Voilà qui est clair. Le commissaire à l'aménagement du territoire ne nous a de plus pas caché que le trafic escompté pour le trajet suisse : 2 700 000 tonnes, ne lui paraît pas convaincant, même si les estimations sont pessimistes. La Commission Boulloche avait tendance à trouver qu'un trafic de 6 millions de tonnes n'était pas suffisant ! Pour M. Thomas une voie d'eau n'a de sens que si elle traverse des régions « lourdes ».

Heureusement, les Suisses qui croient à la navigation intérieure dans leur pays n'ont pas attendu que la France précise sa position de manière aussi claire. D'autres articles de cette revue montrent qu'ils n'ont pas chômé. Les automoteurs débarqueront bientôt leur chargement à Yverdon. Même en utilisant la voie alsacienne, le raccourci, ne serait-ce que par la seule réduction du parcours maritime, serait déjà sérieux.

Mais il importe surtout maintenant que le Conseil fédéral fasse

(1) Rappelons que le rapport Thomas évalue à : 100 milliards la liaison par la Moselle, 80 celle par le Doubs (de Strasbourg à Saint-Symphorien) et 70 par la bretelle meusienne.

(Photo Jean Mohr.)

connaître son opinion. Il est permis de penser que s'il l'avait fait plus tôt, les choses auraient pu être changées. Même M. Abel Thomas nous le disait : « De toute façon, en ce qui concerne la liaison transhelvétique, ce n'est pas à la France de faire les premiers pas. Avant qu'elle n'entreprenne quelque chose, il appartiendra au gouvernement suisse de se manifester. Peut-être, alors, le raccord se fera-t-il. Mais ce sera long, très long ».

Quel que soit l'avenir européen de la Suisse, son intérêt est de mettre toutes les chances de son côté. La navigation intérieure en est une : ce qui abaisse le coût de la production peut jouer un rôle capital. Déjà aujourd'hui, mais demain plus encore.

Il faut donc espérer que les décisions qui doivent être prises le seront bientôt. Après, les solutions viendront. Peut-être plus vite que certains ne le prévoient. M. Delattre ne dit-il pas dans cette revue (page 50) :

« *Mais au cours des deux décennies qui viennent, non seulement la France ne pourra pas faire fi des 2 milliards de kwh supplémentaires que peut encore fournir le Haut-Rhône, mais l'équipement des 5 chutes correspondantes s'imposera probablement plus tôt qu'on ne le pense, car la promotion des centrales à combustibles nucléaires sera forcément lente tandis que les besoins d'énergie resteront aussi impérieux et aussi pressants.*

Lorsque ces marches auront été réalisées, les écluses suivront pour peu que le gouvernement helvétique s'attache suffisamment à la construction d'une voie navigable reliant la Suisse à la Méditerranée. »

Raymond Couvreu