

**Zeitschrift:** Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts du Jura

**Band:** 45 (1974)

**Heft:** 5

  

**Artikel:** Liaison fluviale : mer du Nord - Méditerranée : le canal à grand gabarit au VIIe Plan?

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824745>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

hausse des taux d'intérêts et la persistance d'une inflation élevée. Comme ces facteurs ne vont probablement pas disparaître de sitôt, il ne faut guère s'attendre — au cours des mois qui viennent — à une amélioration notable des cours des valeurs suisses. D'un autre côté, le processus d'érosion relevé ci-dessus a

amené ces cours à des niveaux qui semblent avoir déjà largement escompté les développements défavorables sur le plan national et international, de sorte qu'un seuil de résistance pourrait se manifester, notamment pour les valeurs qui offrent des rendements substantiels.

## **Liaison fluviale Mer du Nord - Méditerranée**

### **Le canal à grand gabarit au VII<sup>e</sup> Plan ?**

A la mi-novembre 1969, au cours d'une soirée parisienne d'information, le directeur général de la Société d'études mer du Nord - Méditerranée déclarait : « Terminer le canal à grand gabarit avant 1980, est le seul espoir de voir le sud-est français se placer dans la course de vitesse engagée par l'industrie en Europe. Dès 1975, pourra être effacé un seuil géographique, qui n'est pas un seuil économique, entre les activités complémentaires de Mulhouse, de Belfort et de Montbéliard. La rapidité d'exécution, la coordination avec l'autoroute ainsi qu'une rationalisation et une simplification des projets, entraîneraient une réduction des coûts allant jusqu'à 25 % ». »

En décembre 1969, M. Pierre Schiele, sénateur centriste du Haut-Rhin, intervenait dans le débat budgétaire, déclarant notamment : « Le Rhin est l'épine dorsale de l'Europe du Nord, sur laquelle se branchent des artères nouvelles, tandis que la voie transversale Seine-Est permettra à la France de jouer son rôle de figure de proue du continent sur l'Atlantique. »

Où en est-on cinq ans après ?

Déjà en 1965, le premier ministre affirmait que la réalisation était décidée et serait achevée dans dix ans. Dans les

faits, le grand boulevard industriel, fécondé par la voie d'eau, se fait attendre.

#### **D'un plan à l'autre**

En octobre 1970, cette liaison fluviale mer du Nord - Méditerranée qui avait successivement été inscrite aux IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> Plans, n'arrivait toujours pas à faire surface.

La Chambre de commerce et d'industrie de Belfort déplorait d'ailleurs au cours de plusieurs de ses assemblées plénières que soit reporté ce projet, inscrit dans deux plans successifs. Il était surtout regrettable de constater que la participation financière de l'Etat ne suivait pas ses promesses.

Depuis 1973, M. Olivier Guichard, ministre de l'Équipement, a pris une position apparemment catégorique en faveur de la liaison Rhin-Rhône, et lui a donné la priorité des crédits.

Pour le ministre de l'Équipement, cette mise à grand gabarit du canal mer du Nord - Méditerranée, doit modifier pour un siècle le visage de la Franche-Comté et de l'Alsace. L'échéancier des travaux prévoit la fin de réalisation pour 1982.

Où en sont les études en ce mois de mai 1974 ?

M. Vadeau, ingénieur général des Ponts et Chaussées, chargé de la 29<sup>e</sup> circonscription, précisait lors de l'Office des transports du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort, fin 1973, que pratiquement la liaison fluviale mer du Nord - Méditerranée consistait à unir le Rhin, aménagé de Bâle à Strasbourg, et en cours d'aménagement en aval de Strasbourg, à l'ensemble Saône-Rhône, en cours d'aménagement.

Trois décrets d'utilité publique sont déjà intervenus pour l'aménagement de certaines sections de cette voie à grand gabarit :

- un décret de fin avril 1969 concerne la section Mulhouse-Altkirch ;
- deux décrets de janvier 1972 concernant les sections de Bourogne à Voujeaucourt et de Dole à Saint-Symphorien sur la Saône.

#### **Les réalités 1974**

Depuis le début de 1974, et notamment dans le Haut-Rhin, toutes les collectivités locales concernées ont émis, ou vont émettre, un avis sur le choix des deux tracés proposés par l'organisme responsable des études, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Celle-ci, en date du 9 mai 1973, avait arrêté deux tracés : le premier pour la section Bourogne - Saint-Symphorien, le second pour la section Bourogne - Mulhouse - Niffer, ce dernier se décomposant lui-même en deux tracés : tracé nord et tracé sud.

A. Le premier tracé, dont l'étude se poursuit, ne présente pas beaucoup de difficultés étant donné qu'on est obligé de suivre la vallée du Doubs.

B. En ce qui concerne le second tracé, section Niffer - Bourogne, les deux possibilités envisagées par le CNR ont provoqué une vague d'opinions divergentes, dont on peut néanmoins dégager une certaine adhésion pour le projet nord.

En Alsace, le choix porte en effet sur un tracé nord empruntant les vallées de la Largue et de l'III, traversant Mulhouse, et se raccordant au port de Mulhouse -

Ile Napoléon. Entre ce port et le grand canal d'Alsace, il se confond avec celui du canal de Huningue, sauf à proximité de l'écluse de Niffer.

Le tracé sud se développe d'abord sur les plateaux en passant par Manspach, Altkirch, Obermorschwiller. Descendant ensuite vers le Rhin et empruntant la vallée de Muhlbach, il passe au sud de d'Alsace à Niffer, après avoir traversé la forêt de la Hardt. Evitant Mulhouse par le sud, ce projet nécessite la construction de ponts canaux pour le franchissement des vallées de la Largue et de l'III.

Le tracé nord d'une longueur de 48 km. comporterait 7 écluses, pour 11 h. 30 de parcours. Le tracé sud serait d'une longueur de 44 km., avec 6 écluses, pour 10 h. de parcours.

La position de la Chambre de commerce et d'industrie de Mulhouse paraît bien résumer l'ensemble des avis déjà émis en Alsace. Elle rappelle que la création des ports de Mulhouse - Ottmarsheim, Mulhouse - Ile Napoléon, et Huningue, a été prise en charge par les différentes collectivités locales, en particulier pour porter au grand gabarit l'écluse de Kembs - Niffer.

L'évolution des trafics dans les ports de Mulhouse et la création d'entreprises dans les zones industrielles que des ports desservent, témoignent dès à présent du bien-fondé de la politique conduite en matière d'infrastructures fluviales et sont garantes de l'avenir.

Pour la Chambre de commerce et d'industrie de Mulhouse, le tracé nord offre trois avantages :

- d'une part, il ne restreint pas, mais amplifie au bénéfice de la région Alsace, les possibilités déjà offertes par les aménagements déjà existants (poste de chargement de l'usine Peugeot de Mulhouse, port de Mulhouse - Ile Napoléon) ; alors que le tracé sud, par contre, imposerait un détour de 30 km. aller et retour pour atteindre le port de l'Ile Napoléon ;
- d'autre part, le tracé nord offre de nouvelles possibilités de création de

zones portuaires pour des activités industrielles ou commerciales. Il borde, en effet, une zone industrielle de 40 hectares projetée à Heidwiller ; alors que le profil des terrains le long du tracé sud ne permettrait pas de réserver au voisinage des agglomérations, des lieux d'implantations propices à de futures zones d'activités ;

- enfin, il traverse des terrains dont les matériaux sont assez favorables. Les partisans du projet sud soulignent que l'ouverture d'un chantier considérable, de 4 km. de longueur, tout au long de la traversée de Mulhouse, apportera des nuisances très importantes aux riverains et obligera à reconstruire tous les ouvrages d'art qui franchiront le canal ;

- le tracé sud, évitant les agglomérations et empruntant un tracé plus court d'environ 5 km. avec une écluse en moins, permettrait également un gain de temps appréciable de l'ordre de 1 h. 20 ;

- enfin les estimations du coût des travaux des deux tracés, quoique assez voisines, laissent espérer une économie approximative de 10 % sur le tracé sud.

\*\*\*

Sous les auspices du Ministère de l'Équipement, un comité de liaison a été créé entre le CNR et l'Association mer du Nord - Méditerranée ; ce dernier s'est déjà réuni à deux reprises. Après avoir tenu sa seconde séance, à Mulhouse, le 30 janvier dernier, il est prévu en avril 1974 une troisième réunion à Besançon. Il apparaît indispensable, en 1974, qu'un de ces deux tracés soit définitivement arrêté, qu'une programmation rigoureuse des financements et un strict calendrier des travaux soient mis en place, pour répondre aux engagements formels pris par les pouvoirs publics et M. le ministre Olivier Guichard.

## CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

### La Suisse en chiffres - Mars 1974

	<b>mars 74</b>	<b>fév. 74</b>	<b>mars 73</b>
Indice des prix à la consommation (septembre 1966 = 100) . . . . .	149,1	148,4	136,0
Indice des prix de gros (août 1963 = 100) . . . . .	151,0	144,3	127,5
Réserves or et devises (millions de francs) . . . . .	21 966	19 822	23 965
Circulation fiduciaire et engagements à vue . . . . .	25 634	22 377	24 721
Indice boursier de la SBS (83 valeurs 31 décembre 1958 = 100) . . . . .	315,7	302,4	
	<b>fév. 74</b>	<b>janv. 74</b>	<b>fév. 73</b>
Recettes d'exportations (millions de francs) . . . . .	2 873,6	2 560,4	2 296,6
Exportations vers la CEE . . . . .	1 356,2	1 213,9	1 060,3
Exportations vers l'AELE . . . . .	368,8	333,4	295,7
Exportations vers les Etats-Unis . . . . .	179,3	171,3	217,8
Dépenses d'importations (millions de francs)	3 416,3	3 529,8	2 882,3
Importations de la CEE . . . . .	2 253,5	2 291,2	1 967,9
Importations de l'AELE . . . . .	326,7	327,3	258,3
Importations des Etats-Unis . . . . .	210,5	228,9	232,2
Solde du commerce extérieur (millions de fr.)	— 542,7	— 969,4	— 585,7
Logements construits (65 villes) . . . . .	1 987	2 070	2 106
Constructions autorisées (65 villes) . . . . .	2 133	1 472	2 343
Chômeurs complets . . . . .	111	134	114