Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 44 (1964)

Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: La liaison méditerranée-mer du nord par le Rhin et le Rhône : perspectives nouvelles

Autor: Rhodanus

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886928

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: 18.08.2025

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

La liaison MÉDITERRANÉE-MER DU NORD par le Rhin et le Rhône

PERSPECTIVES NOUVELLES

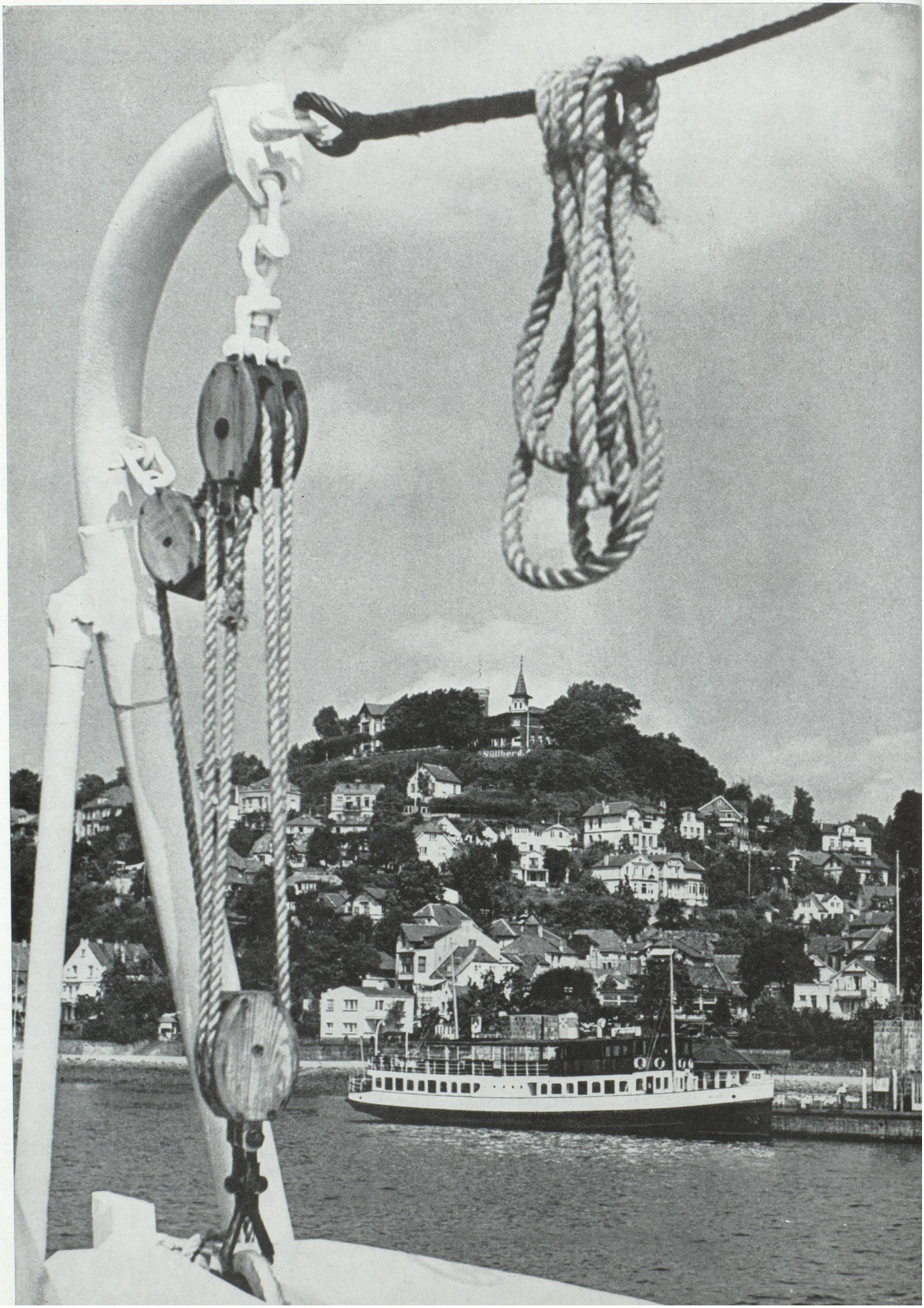
PAR RHODANUS

Le moment paraît venu de faire le point sur la question de la liaison Méditerranée-Mer du Nord. En effet, depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, sur le Rhône, de la Méditerranée à Lyon, et sur le Rhin de Strasbourg à Bâle, les travaux se poursuivent et la date de leur achèvement est déjà connue à un ou deux ans près. Il reste donc, pour réaliser la liaison de bout en bout, à aménager une voie d'eau moderne du Rhin jusqu'à Lyon, le vieux canal du Rhône au Rhin ne répondant pas aux exigences d'un trafic rentable. Ajoutons que les représentants du complexe industriel de Lorraine ont insisté en France en faveur d'une liaison directe Moselle-Rhône par la Saône. Des comités ont été créés par les collectivités locales et les Chambres de commerce intéressées, pour défendre cette revendication.

En France, après un affrontement prolongé des deux projets de liaison Rhône-Rhin et Rhône-Moselle au sein de Commissions techniques et économiques créées par les pouvoirs publics, un accord a pu être réalisé sur une liaison unique au départ de Lyon par la Saône avec 2 antennes, l'une en direction de la Moselle, l'autre en direction du Rhin par la porte de Bourgogne et Mulhouse. En raison même de son caractère de conciliation le projet retenu est d'un prix de revient fort élevé. En effet, pour être valable, l'élaboration d'une voie d'eau moderne doit permettre la grande navigation intérieure, c'est-à-dire le passage de bateaux de 1 350 tonnes ou mieux de 1 500 tonnes et de convois poussés groupant 4 unités, et comporter notamment la construction d'écluses se prêtant à un tel trafic. Éteintes sur la question du tracé, les controverses devaient bien vite s'instituer sur la rentabilité de l'ouvrage ; compte tenu du trafic à prévoir dans l'immédiat et même dans un avenir éloigné. Des évaluations très divergentes ont été mises en avant, les unes faisant ressortir une rentabilité indiscutable, les autres une exploitation déficitaire. C'est que d'emblée, en raison du volume des travaux, l'accord s'était fait sur la nécessité de percevoir, à l'instar du trafic ferroviaire, des péages sur les marchandises transportées.

L'opposition à la réalisation d'un tel ouvrage se situe sur un double plan.

Un plan administratif d'abord. En effet, il n'existe pas de précédent d'une voie d'eau à grand trafic financée par des péages. On ne dispose



donc pas de références. D'autre part, l'exploitation des chemins de fer étant entre les mains de l'État, les Chemins de fer redoutent une évasion de trafic qui compromettrait leur équilibre financier et les conduirait en conséquence à accroître le montant de la subvention demandée à l'État.

Sur un plan politique une opposition toute aussi forte se manifeste. S'agissant d'une entreprise nationale, assumée par l'État, c'est au Parlement de décider et d'organiser le financement des travaux. La charge financière est mise en avant. Les recettes au contraire sont présentées comme lointaines et aléatoires. Mais l'opposition au projet est alimentée par des considérations plus graves encore, qui paraissent compromettre ou reporter à des temps meilleurs un tel ouvrage. De nombreuses régions du Centre, de l'Ouest et du Midi traduisent un retard évident dans le développement économique. Il n'est pas jusqu'au Nord de la France qui ne se sente touché par une certaine stagnation. Déjà le développement constaté aussi bien dans le bassin du Rhône que dans la région de l'Est (Lorraine et Alsace) suscite de l'envie dans le reste du pays. Il n'est que trop aisé de prévoir les réactions de la majorité du Parlement à la réalisation d'un tel ouvrage. D'où l'attitude prudente des auteurs du projet du 5e Plan, retenant ledit projet mais freinant au maximum la mise à exécution. Par ailleurs il ne manque pas de dossiers à mettre en avant pour la réanimation des régions de l'Ouest, du Centre et du Midi, encore que leur intérêt économique soit des plus contestable.

Cliché ci-contre prêté par le ***BUREAU DE COORDINATION DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE SUISSE***

En Suisse depuis près d'un siècle l'idée d'une liaison Rhône-Rhin à travers le sillon naturel entre Genève et Bâle a toujours trouvé de nombreux défenseurs. Récemment il a été repris par les milieux économiques intéressés et a donné lieu à des études très poussées. Ces études ont permis de conclure à la possibilité d'une liaison utilisable par la grande navigation, pour autant que serait réalisé l'aménagement du Rhône de Lyon à Genève. Mais autant l'aménagement du Rhône, de Lyon à la Méditerranée, permettrait des recettes suffisantes sur le plan de l'énergie hydraulique, autant sur la partie du fleuve en amont de Lyon jusqu'à Genève, le bilan énergétique devient insuffisant, compte tenu notamment de l'importance considérable des travaux à exécuter pour créer une voie d'eau accessible à la grande navigation. La variante helvétique, pour être retenue, doit donc réunir un double accord, celui des autorités françaises pour la partie de la liaison Lyon-Genève, celui des autorités helvétiques pour la section Genève-Bâle. Sur le plan de la Confédération, sinon au même degré qu'en France mais avec un poids certain, jouent des forces antagonistes. Les chemins de fer fédéraux ont aussi un problème d'équilibre financier. La Confédération a également des régions dont les représentants soulignent le retard dans le développement économique, et feraient valoir les conséquences de l'exécution de ce projet (afflux des populations vers le nouvel axe économique créé, et dépeuplement corrélatif des régions situées à l'écart du nouvel axe). Sans doute les collectivités locales intéressées (cantons, villes et port de Bâle) seraient-elles disposées à apporter un concours substantiel à une telle entreprise, mais, ainsi qu'il a été exposé, un tel projet implique inévitablement une intervention de la Confédération et des autorités françaises.

Ainsi donc, qu'il s'agisse de la liaison française ou de la liaison suisse, si intéressants que soient les projets établis, l'action conjuguée de la force d'inertie des administrations et des éléments hostiles à leur réalisation est de nature à différer, pour de longues années peut-être, l'exécution d'une liaison dont l'action devrait être particulièrement stimulante pour l'économie internationale.

Mais à la réflexion, il faut convenir qu'il s'agissait d'une approche commode mais défectueuse du problème posé. En effet, quel est l'objectif poursuivi?

Conférer le maximum d'efficacité à l'ouvrage aussi bien dans sa conception et sa réalisation que dans son exploitation en vue d'assurer la collecte du trafic maximum.

Un tel objectif postule le recours à des méthodes de gestion industrielle (trafic de nuit, méthodes de pilotage rationnelles, organisation des convois, etc.).

C'est seulement en contrepartie de services rendus de haute qualité que peut être exigée la perception de péages.

Qui ne voit que l'exploitation d'un tel ouvrage par des administrations nationales, liées par des règlements applicables sur toute l'étendue du territoire, irait à l'encontre de l'objectif défini ci-dessus.

En effet, la plus grande souplesse est requise dans la détermination du régime d'exploitation de l'ouvrage. Il faut permettre à l'usager de bénéficier le plus rapidement possible de tous les perfectionnements proposés. Ce postulat admis, on aperçoit du même coup les avantages incontestables non seulement d'une gestion du type privé, avec la préoccupation du meilleur rendement, mais d'une gestion supranationale, faut-il ajouter.

Il faut bien mesurer les conséquences qui découlent d'un statut supranational :

1. Une aisance plus grande dans l'établissement des règlements d'exploitation.

2. Une très grande souplesse et une indépendance reconnue dans ce qui concerne la fiscalité propre de l'entreprise, c'est-à-dire les péages. Une telle fiscalité doit respecter avant tout la matière imposable existante, le trafic, et la matière imposable en puissance. Ce qui rend nécessaire l'adoption de tarifs obligatoirement modérés à l'origine, favorisant l'éclosion de trafics nouveaux pour tenir compte des investissements préalables qu'ils impliquent. Une telle fiscalité doit échapper à toutes les formes de discrimination au profit d'un pavillon, ou d'une marchandise.

3. La reconnaissance possible à l'organisme supranational de droits spéciaux, non seulement sur les rives de la voie d'eau mais, le cas échéant, sur une large bande de terrain de part et d'autre des rives de l'ouvrage, suivant des formes à définir. Ainsi l'organisme à créer bénéficierait-il des diverses implantations industrielles en relation avec la construction et l'exploitation de la voie d'eau nouvelle.

De telles propositions admises, le problème financier que pose la réalisation d'une voie d'eau à grand gabarit prend désormais un éclairage nouveau.

Aux contributions versées aussi bien **par les États intéressés par la réalisation de l'ouvrage** (et nous employons ce terme au lieu de celui d'États traversés par l'ouvrage), aux contributions des collectivités locales bénéficiaires (provinces, villes, administrations portuaires) peuvent s'ajouter des emprunts à long terme placés sur les marchés internationaux, gagés par les recettes à attendre des péages et toutes sortes de recettes annexes reconnues à un tel organisme. Sans doute faudra-t-il tenir compte de la période de construction et de la période de mise en route ne comportant que des recettes très insuffisantes.

Sur les modalités particulières de ces emprunts, pour lesquels il faudra tenir compte de la courbe attendue des recettes, la science financière est suffisamment riche d'expériences pour proposer toute une gamme de solutions s'adaptant au mieux au problème considéré. Les charges financières des emprunts une fois éteintes, rien ne s'opposerait d'ailleurs à l'affectation de la part des péages devenue disponible au remboursement progressif des capitaux versés à titre de contributions par les États participants, et les diverses collectivités qui seraient intervenues pour le financement de l'ouvrage.

Ce qui paraît déterminant en l'occurence, c'est la conclusion d'une convention internationale.

Celle-ci consacrerait l'engagement, tant des états riverains de l'ouvrage que des autres états intéressés, pour une longue période, 99 ans par exemple, étant observé qu'un engagement perpétuel correspondrait le mieux à l'objectif recherché,

— de respecter le statut de l'entreprise,

— de s'abstenir de toute mesure lui faisant grief, tant sur le plan de la réglementation que sur celui de la fiscalité.

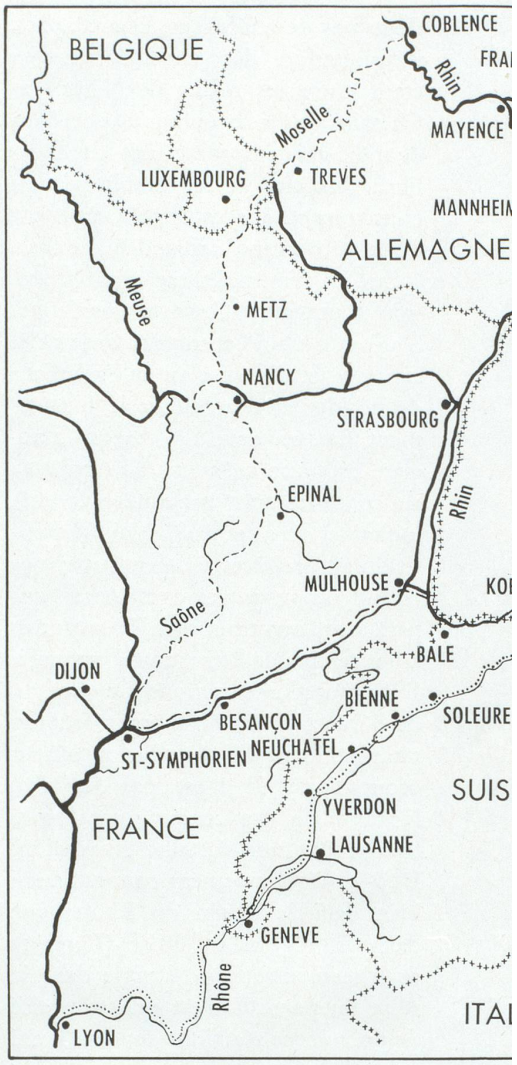
Il existe en effet tant de moyens directs ou indirects de dépouiller une organisation prospère des fruits de son activité ou de l'exercice de sa liberté. Dans la mesure où une convention d'une telle nature assurerait la stabilité et le développement de l'organisme ainsi défini, il resterait alors aux techniciens et aux experts à présenter leurs conclusions sur les mérites respectifs des projets en présence sous un double aspect.

a) Avantages techniques (approvisionnement plus ou moins important en eau, nombre d'écluses, hauteur des écluses, longueur du tracé).

b) Prix de revient à équipements équivalents.

En fonction du résultat de ces études poursuivies par les experts, l'organisation supranationale fixerait son choix. Rien d'ailleurs n'exclurait qu'une participation soit prise éventuellement par elle à la réalisation d'ouvrages complémentaires en vue de pallier les préjudices qui résulteraient pour telle ou telle autre région de l'adoption d'un tracé de préférence à un autre. L'essentiel demeurerait de ne pas poursuivre des équipements parallèles pour une même liaison.

En supposant donc le problème résolu, suivant l'expression consacrée, la liaison Mer du Nord-Méditerranée se présenterait comme suit : d'abord *un fleuve doté d'un statut international*, qui offre déjà les plus larges garanties, aussi bien aux usagers ressortissants des États riverains qu'à tous les autres pavillons qui l'utilisent, le Rhin; puis une voie d'eau aménagée pour la grande navigation, dont l'exploitation serait confiée en permanence à un organisme supranational, réalisant la jonction Rhin-Rhône; enfin la dernière partie de la

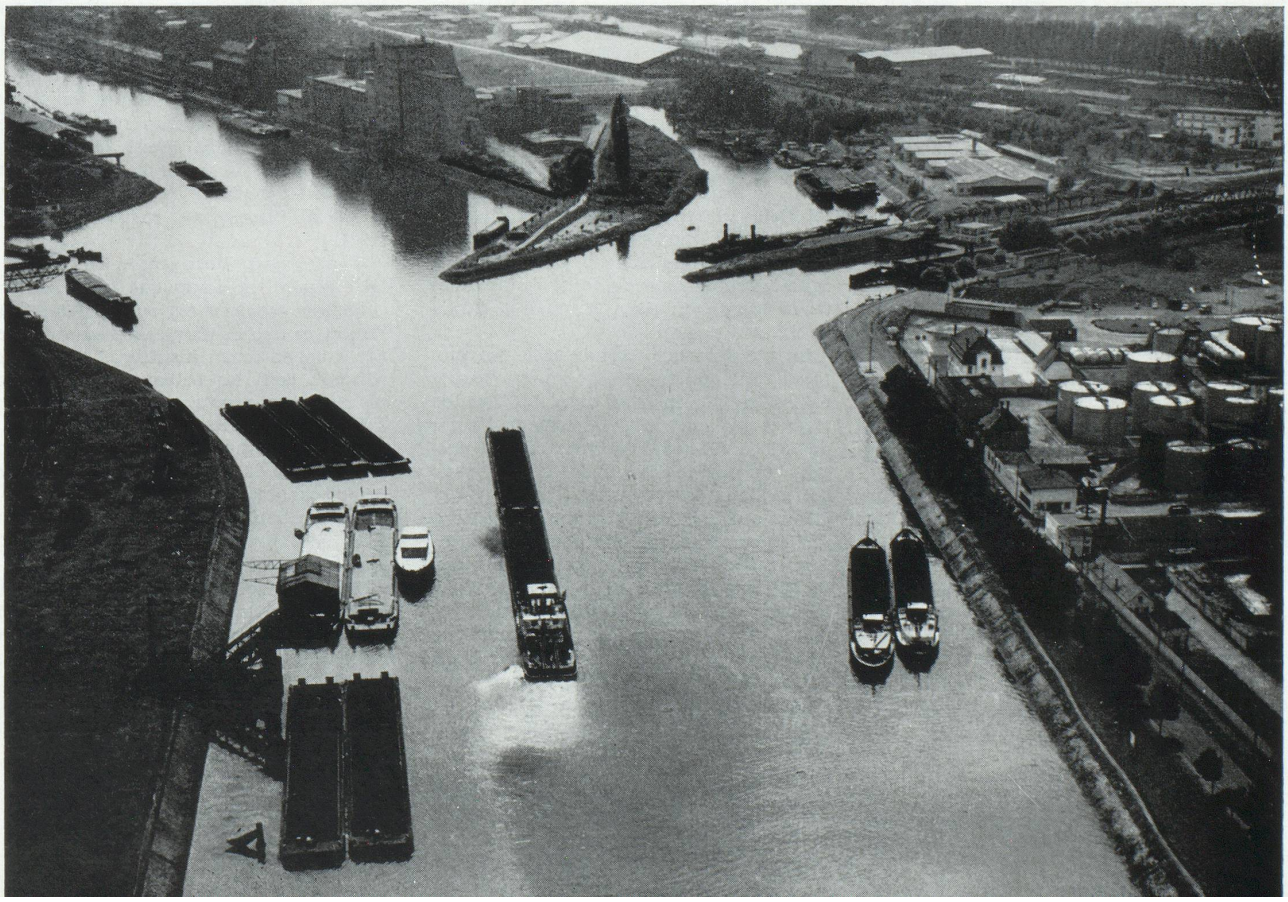


liaison constituée par le Rhône, fleuve demeurant régi par un statut strictement national mais appelé dans un avenir rapproché à être ouvert, lui aussi, à la grande navigation. Dans cet ensemble apparaît immédiatement une disparité, choquante, en ce qui concerne le statut des différentes parties de la liaison obtenue, disparité qui s'oppose à la réalisation complète de l'objectif économique recherché : une voie d'eau à grand trafic, jouissant de bout en bout d'un statut international.

Il s'ensuit que dans la construction qui vient d'être esquissée il manquera quelque chose, tant qu'une solution hardie n'aura pas été apportée au problème évoqué ci-dessus. Dans l'institution *ad hoc* qu'il y aurait lieu de créer, devraient tout naturellement trouver place, non seulement les deux états riverains du Rhône, France et Suisse, mais également les états riverains de l'autre fleuve, le Rhin, les Pays-Bas et sans doute la Belgique en tant que faisant partie du complexe fluvial rhénan. Ainsi une solution pleinement satisfaisante serait donnée à ce problème qui longtemps est apparu comme une simple vue de l'esprit, celui de la liaison Mer du Nord-Méditerranée.

A l'époque où **la nécessité de la construction européenne est mise en avant avec tant d'insistance,** nous avons le sentiment que seules des réalisations matérielles apportant une contribution tangible au développement du trafic international, et singulièrement au trafic sur le grand axe du Continent, sont de nature à hâter la construction d'un édifice dont jusqu'à présent les fondations sont seules visibles.

Or, par l'abaissement à attendre du prix de revient des transports par eau, des courants nouveaux de circulation des marchandises peuvent apparaître et se répercuter favorablement tant sur le plan de la production que sur celui de la distribution. A notre époque où les inventions et leurs applications bouleversent le monde, il est nécessaire de créer des cadres juridiques appropriés à la mesure de l'ampleur des tâches à accomplir.

RHODANUS.

Cliché ci-dessous prêté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille