

Ministère de la Construction – Aménagement du Territoire

Sillon rhodanien Axe Rhin-Méditerranée

Extraits

L'introduction, les résumés et notes dans les marges sont du CLAC. Les soulignés sont de l'auteur.

Rapport présenté par
Abel Thomas, commissaire
à l'Aménagement
du territoire

14 mai 1960

PLAN DU RAPPORT

Chapitre 1. La France en présence de l'Europe	p. 3
Chapitre 2. Axe nord-sud	p. 4
Chapitre 3. La voie d'eau Rhin-Méditerranée	p. 5
Chapitre 4. La voie d'eau, donnée de base du développement économique du monde moderne	p. 14
Chapitre 5. La voie d'eau au service de l'aménagement du territoire	p. 16
Chapitre 6. Avantages pour les pays européens	p. 21
Chapitre 7. Réserves ou inquiétudes nationales	p. 22
Chapitre 8. Les quatre chemins possibles	p. 25
Chapitre 9. Le Rhône	p. 27
Chapitre 10. Productivité économique de la voie navigable	p. 28
Chapitre 11. Voie d'eau navigable Rhin-Méditerranée et aménagement du sillon rhodanien	p. 31
Chapitre 12. Solution proposée pour une liaison Rhin-Méditerranée	p. 33

Sommaire détaillé en page 2

Trois ans avant la naissance de la DATAR, le ministère de la Construction confiait à Abel Thomas, commissaire à l'Aménagement du Territoire, la rédaction d'un rapport sur le sillon rhodanien et l'axe Rhin-Méditerranée. C'est le premier gros rapport officiel préconisant la réalisation d'un canal à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône. Abel Thomas parle plus du canal Moselle-Saône

que du canal Saône-Rhin via le Doubs, ce dernier étant finalement préféré dans les schémas de transport ultérieurs.

Ce rapport a un intérêt historique, car il décrit une économie aujourd'hui révolue, celle fondée sur l'industrie lourde (charbon, acier). Par contre, il est déplorable pour ce qui concerne la prospective. L'auteur n'a rien vu venir du déclin des vieux bassins industriels, du transfert des industries lourdes vers les ports maritimes ni de l'explosion du trafic routier de marchandises. Au lieu de peser des arguments, il emploie l'em-

phase et le lyrisme, évoquant les vertus d'un canal qui viendra « balayer des régions entières de son flux vitalisant ». Il fait même preuve de mauvaise foi en confondant puissance et énergie, et ment carrément sur l'avantage énergétique de la voie d'eau.

C'est ce type de rapport qui a contribué à faire perdurer à la fin du XX^e siècle des projets du XIX^e siècle. Heureusement, la clairvoyance d'autres décideurs (tel Pierre Massé, commissaire au Plan, dans sa lettre d'octobre 1961 au Premier ministre) a permis de différer la réalisation de travaux titanesques et inutiles, et enfin d'annuler, en octobre 1997, la déclaration d'utilité publique du canal Saône-Rhin datant de 1978.



Sommaire

Chapitre 1. La France en présence de l'Europe	p. 3
Chapitre 2. Axe nord-sud – Rhin-Méditerranée	p. 4
Article 1. L'axe nord-sud, le plus court chemin, non utilisé, de l'Europe occidentale à la Méditerranée	p. 4
Article 2. Un flux d'échanges économiques existe entre ces deux réservoirs d'hommes et de ressources naturelles	p. 5
Article 3. Le territoire français, obstacle aux échanges Europe-Méditerranée .	p. 5
Chapitre 3. L'importance nationale de la voie d'eau Rhin-Méditerranée	p. 5
Article 1. La voie navigable, solution unique pour canaliser ce flux d'échanges	p. 5
Article 2. Rôle joué par la voie d'eau Rhin-Méditerranée, au profit du territoire national, en présence de la Construction économique européenne	p. 7
Article 3. La voie d'eau Rhin-Méditerranée, nécessaire contrepoids à l'attraction du système rhénan, condition pour que le territoire national participe à l'essor économique de l'Europe de l'Ouest	p. 11
Article 4. La voie d'eau Rhin-Méditerranée, condition pour que Marseille puisse devenir le véritable port méditerranéen de l'Europe	p. 11
Article 5. La voie d'eau Rhin-Méditerranée, grand axe de peuplement dans les prochaines décennies, grand axe de retenue contre l'émigration . .	p. 12
Article 6. La voie Rhin-Méditerranée, élément d'équilibre politique, renforcement de la position de la France en regard de ses partenaires européens	p. 13
Chapitre 4. La voie d'eau, donnée de base du développement économique du monde moderne	p. 14
Chapitre 5. La voie d'eau au service de l'aménagement du territoire	p. 16
Article 1. Rôle sur les structures économiques, industrielles et de peuplement	p. 16
Article 2. Influence de la voie d'eau sur l'hydraulique	p. 16
Article 3. Perspectives hydroélectriques	p. 17
Article 4. Accroissement du produit national, développement industriel . . .	p. 17
Article 5. La voie d'eau, facteur premier d'aménagement du territoire	p. 19
Chapitre 5 annexe. Les exemples du Main et du Neckar	p. 20
Chapitre 6. Avantages pour les pays européens	p. 21
Chapitre 7. Réserves ou inquiétudes nationales	p. 22
Article 1. Préoccupations de Strasbourg et des départements alsaciens	p. 22
Article 2. Inquiétudes de la SNCF	p. 23
Article 3. Influence de la voie d'eau sur le trafic routier	p. 24
Chapitre 8. Les quatre chemins possibles	p. 25
Chapitre 9. Le Rhône	p. 27
Chapitre 10. Productivité économique de la voie navigable	p. 28
Chapitre 11. Voie d'eau navigable Rhin-Méditerranée et aménagement du sillon rhodanien	p. 31
Chapitre 12. Solution proposée pour une liaison Rhin-Méditerranée	p. 33
Conclusion générale	p. 36

Chapitre 1.

La France en présence de l'Europe

Les conditions de développement économique, social et humain de notre pays dans le contexte de la Communauté Européenne seront fonction, d'une manière décisive, de l'infrastructure du territoire. Lorsque se suppriment les protections douanières, lorsque s'égalisent les prix des matières de base, lorsque s'harmonisent les tarifs des matières énergétiques, la condition première pour que les perspectives de la concurrence restent favorables à notre industrie et à notre commerce réside dans l'existence d'un réseau de voies ferrées, d'un réseau routier, d'un réseau aérien, d'un réseau fluvial, d'un réseau de conduites de pétrole et de gaz, permettant le transport des matières et des produits à bas prix et facilement.

On peut dire que les chances de concurrence des provinces situées dans la zone couverte par le Marché Commun sont déterminées de façon décisive, d'une part par l'état de développement de chacune d'elles du point de vue de ses communications intérieures, d'autre part par l'état des liaisons entre elles et les complexes de production et de consommation.

Or, dans ce domaine, si nous sommes fiers, à juste titre, de certains de nos transports intérieurs, l'examen des cartes des réseaux de communication européenne montre que, dans cette perspective commune, la France est en grand danger. Elle est en grand danger parce qu'elle n'est pas irriguée par le réseau des grandes liaisons européennes. Elle est en dehors, à l'écart, tant pour ses routes, ses chemins de fer, que pour ses voies fluviales, et plus particulièrement pour celles-ci.

Déjà l'examen de la carte des implantations industrielles et des densités de population est préoccupante. En fait, à part les taches denses de Paris et sa zone périphérique de 150 km, à part le puissant complexe industriel du Nord, à part la zone frontière linéaire de Dunkerque à Strasbourg, des bassins miniers et de leurs satellites, à part les deux places fortes que sont Lyon et Marseille, le reste du territoire ne participe pas au mouvement d'industrialisation intense que sont en train de connaître les pays européens.

Si des mesures ne sont pas prises, qui relient efficacement nos diverses régions économiques au cœur industriel de l'Europe, le territoire utile de la France se réduira à n'être plus que l'appendice surconcentré d'une

Europe en pleine expansion, le reste du territoire, plus de la moitié, étant au mieux condamné à une « hispanisation progressive », ou encore étant réduit au rôle de « labou-rages et pâturages » de l'Europe.

Or, je le signale ici en passant, pour y revenir plus loin, même cette perspective, apparemment plus souriante que celle du « désert français », ne résoudrait en aucun cas le problème aigu de l'emploi, tel qu'il résulte de l'expansion démographique et du rajeunissement prévus pour les années qui viennent. (...)

J'en reviens ainsi à mon propos du début : pour qu'au sein de « l'Europe Économique », l'industrie de transformation puisse trouver en France des zones « d'implantation rentables », ailleurs que dans sa partie Nord, et se répartir utilement dans les régions les plus éloignées de l'épicentre, la condition préalable est que toutes ces régions soient reliées, de manière cohérente, aux grands complexes de production, et aux grands marchés de consommation.

Ainsi, dans le choix et le dessin des axes de communication, ne doit pas intervenir seulement l'élément « trafic » à satisfaire, mais surtout les perspectives d'aménagement « volontaire » du territoire, pour que dans son ensemble, et dans le plus grand nombre de ses parties, il soit bénéficiaire et non victime de la construction européenne qui s'élabore.

Notre pays occupe géographiquement une position qui contient les meilleurs atouts pour lui permettre de bénéficier de ce double contact nécessaire « centres de production, marchés de consommation ». Position de choix souvent décrite, parfois enviée, entre la Méditerranée d'une part, l'Europe industrielle d'autre part, l'Atlantique et la Manche enfin. Mais un examen des cartes de communication européenne montre au premier coup d'œil que cette position géographique de carrefour n'est pas concrétisée sur le plan des axes de communication. Et l'on découvre que notre territoire, au lieu d'être le lien entre le bassin méditerranéen, riche en virtualités consommatrices et productrices, et l'Europe puissamment industrialisée, est devenu un obstacle, et un obstacle que contournent les circuits de marchandises.

Le réseau européen des routes et des voies ferrées est orienté sud-ouest – nord-est, et a tendance à relier plus aisément l'Italie et

La France est en grand danger parce qu'elle n'est pas irriguée par le réseau des grandes liaisons européennes. Elle est à l'écart tant pour ses routes, ses chemins de fer que pour ses voies fluviales, et plus particulièrement pour celles-ci

NDLR. Les extraits que nous avons mis en valeur dans les marges sont en fait, pour la plupart, d'énormes contre-vérités. Pour le comprendre, et apprécier l'aspect souvent comique des affirmations de l'auteur du rapport, le lecteur non averti se reportera utilement à l'ensemble des publications du CLAC Île-de-France et du collectif Saône & Doubs vivants - WWF.

Au lieu d'être le lien entre le bassin méditerranéen, riche en virtualités consommatrices et productrices, et l'Europe puissamment industrialisée, notre territoire est devenu un obstacle que contournent les circuits des marchandises

Le réseau fluvial français, coupé en son milieu par son inexistence, conduit les marchandises lourdes à passer de la Méditerranée vers l'Europe rhénane en accomplissant le grand tour par Gibraltar (6 900 km entre Lorraine et Port-Saïd contre 4 000 km par la liaison directe en territoire français)

Les véritables ports méditerranéens de l'Europe sont, paradoxalement, Anvers, Rotterdam et Amsterdam, et non les ports de Sète ou de Marseille

La ligne presque naturelle entre la Méditerranée et l'Europe industrielle n'a pas été concrétisée. C'est comme si, dans un tunnel, après avoir amorcé la route de chaque côté, on avait interrompu le percement dans toute la partie médiane

l'Allemagne par la Suisse, que la côte française méditerranéenne à l'Europe, par la France.

Le réseau fluvial français, « coupé en son milieu par son inexistence », conduit les marchandises lourdes ou volumineuses, celles qui ont vocation naturelle à la voie d'eau, à passer du Moyen-Orient, et de la Méditerranée dans les pays Belge, Hollandais, Allemand et Suisse, en accomplissant le grand tour par Gibraltar, les ports de la Mer du Nord et le réseau des voies navigables du Benelux.

Et les itinéraires des marchandises, en laissant à l'écart notre sol, en écartent aussi les industries, car ce ne peut être que le long des itinéraires de marchandises les plus aisés, et les moins coûteux, que s'installent les entreprises industrielles, qui ont besoin d'importer à bon marché leurs matières premières, et d'exporter à bon marché leurs produits finis.

Enfin, se renforce ce paradoxe que les véritables ports méditerranéens de l'Europe sont les ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam, et non pas les ports de Marseille ou de Sète.

Il importe de prendre conscience, en France, de cette singulière et dangereuse contradiction entre la position de « carrefour naturel » du territoire, et son rôle « d'obstacle artificiel » du fait de l'insuffisance de ses grands axes de communication.

Cette prise de conscience ne peut que faire apparaître la nécessité de remédier à un tel état de choses, à l'époque où les conditions de concurrence des provinces de la zone

couverte par le Marché Commun sont déterminées précisément par l'état de leurs liaisons mutuelles.

C'est la raison qui a conduit à étudier en priorité l'aménagement du couloir rhodanien « et de ses prolongements en direction du Rhin », conçu de telle manière que le circuit de trafics entre les régions de la Méditerranée et les régions de l'Europe industrielle passe par « notre territoire » et apporte à l'« Économie des Régions et Départements ainsi desservis » les éléments indispensables à leur développement ou à leur réveil.

Sur cet axe, d'orientation Sud-Nord, le paradoxe saute aux yeux. Cette ligne directe, la plus courte entre l'énorme réservoir de consommateurs et de producteurs du bassin méditerranéen, et l'énorme potentiel industriel de l'Est de la France et de l'Europe de l'Ouest, cette ligne presque naturelle, n'a pas été concrétisée, ou du moins si elle est jalonnée, ce n'est que par une succession de tronçons, mal reliés les uns aux autres, aussi bien pour les routes, pour les voies ferrées, que pour les voies d'eau. C'est comme si, dans un tunnel reliant deux riches bassins économiques, après avoir amorcé la route de chaque côté, on avait interrompu le percement dans toute la partie médiane.

Ce sont les possibilités de cette jonction directe que nous nous proposons d'examiner ici, son coût, son intérêt, ses différentes versions possibles, le rendement à en attendre.

Chapitre 2.

Axe nord-sud – Rhin-Méditerranée

Article 1.- L'axe Nord-Sud, qui, depuis Marseille jusqu'au Rhin, relie sur notre territoire le sillon rhodanien au bassin rhénan, est le plus court chemin, non utilisé, de l'Europe Occidentale à la Méditerranée.

De Marseille à Lyon, prenant appui sur la Méditerranée, le sillon rhodanien constitue le premier et important maillon d'une grande voie de pénétration naturelle, orientée du Sud au Nord, qui relie le bassin méditerranéen au bassin rhénan.

L'importance de cette voie naturelle apparaît au premier examen : Elle est le plus court chemin entre les deux grands réservoirs de ressources humaines, économiques et industrielles que sont les territoires riverains de la Méditerranée au Sud, ceux de l'Europe Occidentale au Nord.

Le trajet de la Lorraine ou de Strasbourg à Port-Saïd est de 6 900 km par Rotterdam et Gibraltar. Il est de 4 000 km par la liaison directe en territoire français.

Bien que ce soit le plus court chemin, l'examen des cartes de trafic, que ce soit par voie ferrée, route ou voie d'eau, montre que les marchandises n'y circulent point. Elles en empruntent certains tronçons, certaines sections, mais ne le parcourent pas de bout en bout.

Cela signifie aussi, et cette constatation est plus grave que la précédente encore, que ce n'est pas notre territoire qui bénéficie de l'expansion induite qu'engendre, le long de son parcours, tout grand flux de marchandises.

Et cependant, les régions qui s'alignent le

long de ce « plus court chemin » de l'Europe à la Méditerranée, ont grandement besoin d'un tel « catalyseur » pour leur communiquer les possibilités et les moyens de mettre en valeur leurs ressources potentielles, et de faire vivre les populations qui sont aujourd'hui, et seront encore plus demain, sur leur sol.

Ces régions se nomment Lorraine, Vosges, Haute-Saône, Bourgogne. Ce sont celles de l'Alsace, du Doubs, de la Franche-Comté. Ce sont celles enfin des rives du Rhône et des vallées latérales, ainsi que les régions riveraines et les ports français de la Méditerranée.

Au total, selon le tracé choisi pour relier le Rhin au sillon rhodanien, 12 ou 14 départements sont directement intéressés dans leur vie et dans leur structure, indirectement bien davantage (environ 1/3 de la France).

Article 2. - Il existe cependant dès maintenant un grand flux d'échanges économiques, un flux plus important encore en puissance pour l'avenir, entre ces deux réservoirs d'hommes et de ressources naturelles que sont le bassin méditerranéen et l'Europe Industrielle.

D'un côté l'espace Ouest européen, qui recouvre une population de 160 millions d'habitants, est caractérisé par la densité de son activité industrielle et de son peuplement, de façon plus générale par sa richesse économique.

Il est structuré autour d'un ensemble de bassins houillers et ferrifères, couvert par la CECA, qui comprend la Ruhr, la Lorraine, le sud et l'est de la Belgique, les Pays-Bas. Tous ces bassins sont producteurs d'énormes quantités de matières premières ou de produits finis lourds et volumineux. (...)

De l'autre côté, l'espace méditerranéen, avec ses 100 millions d'hommes, qui vivent sur

ses territoires riverains. Territoires actuellement sous-développés, mais dont les besoins sont immenses, et connaîtront une progression rapide. Territoires dont les ressources naturelles en minerais divers, en produits énergétiques tels que le pétrole et le gaz, s'avèrent considérables, et sont chaque jour mises au jour. (...)

Les échanges qui existent déjà entre ces deux espaces complémentaires, qui ont besoin l'un de l'autre pour vivre et se développer, ne feront que croître dans l'avenir. (...)

Article 3. - Le territoire français, obstacle aux échanges Europe-Méditerranée, au lieu d'en être le support obligatoire.

Or, force nous est de constater que le flux de ces échanges ne passe pas notre territoire. Il le contourne au contraire. Il est moins onéreux, dans les conditions actuelles, pour l'industrie lorraine, et pour l'industrie européenne, d'exporter et d'importer via Rotterdam (à 500 km du Bassin) par la voie du Rhin à la Moselle, ou du Rhin jusqu'à Strasbourg, puis de contourner toute l'Europe Occidentale, par Gibraltar, que d'atteindre Marseille par la voie ferrée. Cette situation paradoxale ne fera que s'accroître si on laisse les choses en l'état.

Si le long du « plus court chemin » entre l'Europe industrielle et la Méditerranée ne se crée pas un réseau de voies de communication Nord-Sud, adapté à la nature et au volume des échanges pondéreux qui viennent d'être évoqués, et qui fasse du plus court chemin géographique le chemin le plus économique des marchandises, le territoire français demeurera l'obstacle, au lieu d'être le lien entre l'Europe et la Méditerranée.

Selon le tracé choisi pour relier le Rhin au sillon rhodanien, 12 ou 14 départements sont directement intéressés dans leur vie et leur structure, indirectement bien davantage (environ un tiers de la France)

Si le long du plus court chemin entre l'Europe industrielle et la Méditerranée ne se crée pas un réseau de voies de communication Nord-Sud, adapté à la nature et au volume des échanges pondéreux, le territoire français demeurera l'obstacle au lieu d'être le lien entre l'Europe et la Méditerranée

Chapitre 3. La voie d'eau navigable Rhin-Méditerranée, son importance nationale

ARTICLE 1 - De toutes les voies de grande communication Nord-Sud, la voie navigable à grand gabarit Rhin-Méditerranée, solution unique pour canaliser de bout en bout, au profit du territoire national, une partie appréciable du flux d'échanges Europe de l'Ouest-Bassin méditerranéen. (...)

Le transport Nord-Sud par la voie d'eau actuelle : absence d'une liaison réelle

Prenons le cas d'un transport fluvial au départ de Thionville, Strasbourg, ou Sedan, à destination de Marseille. Ce transport durera plusieurs semaines. Le produit devra être transbordé plusieurs fois en cours de route. Le

Le parcours actuel de la voie d'eau Nord-Sud est caractérisé par sa totale hétérogénéité. Il n'existe pas de véritable liaison fluviale Nord-Sud

La carte du chemin de fer montre un réseau très dense

Les axes ferroviaires Paris-Nancy et Paris-Dijon sont parcourus par un trafic intense. Par contre, la ligne Nancy-Dijon apparaît squelettique, de même que la ligne Mulhouse-Dijon

Quels que soient ses mérites et ses efforts, la voie ferrée ne peut remplacer la voie d'eau pour le transport à longue distance des matières pondéreuses et des marchandises en vrac

délat d'acheminement dépendra de la présence ou de l'absence du matériel nécessaire. La plupart du temps ce transport restera à l'état de projet, en raison de son coût prohibitif.

Les statistiques révèlent d'ailleurs le caractère insignifiant des trafics de bout en bout, alors que nous avons vu l'importance du trafic potentiel qui existe.

Il suffit d'étudier de plus près les caractéristiques de l'infrastructure actuelle pour comprendre le caractère hasardeux de ce trafic.

En réalité, il n'existe pas une voie d'eau, mais bien plutôt des sections de voies, caractérisées par leur hétérogénéité.

Qu'elle parte de Coblençe, des Ardennes, de Lorraine, ou d'Alsace, la péniche empruntera des canaux conçus de façon ambitieuse à l'époque du ministre des Transports Freycinet (1880), mais qui sont aujourd'hui grandement démodés : leur gabarit est faible, l'enfoncement des péniches à 1,80 m limite les chargements à 280 tonnes, alors que le matériel utilisé pourrait charger 350 T si l'infrastructure le permettait. (...)

La difficulté pour les bateaux de se croiser, la structure, le nombre et l'état des écluses, ralentissent encore la progression. L'opération d'éclusage est longue et délicate, car la manœuvre s'effectue à bras. Sur le seul canal de l'Est branche sud, sur 129 km, il y a 99 écluses. Sur le canal du Rhône au Rhin, pour 324 km, il y a 188 écluses.

Lorsque l'automoteur est enfin sorti d'un tel goulot d'étranglement, et qu'il pourrait enfin songer à utiliser son maximum de puissance, le règlement le lui interdit, pour éviter la dégradation des berges que provoquerait la rotation trop rapide des hélices.

Lorsqu'il atteint la Saône, l'automoteur y rencontre des conditions de navigation bien meilleures : largeur du plan d'eau, profondeur du chenal sur la quasi-totalité du parcours, mais, avant d'arriver à Lyon, trois barrages nécessités par une pente plus rapide, constituent un nouvel obstacle.

Enfin, la péniche atteint le barrage de la Mulatière, situé au confluent de la Saône et du Rhône. C'est le terme du voyage de l'automoteur de canal, qui devra transborder sa cargaison sur un matériel plus apte à naviguer sur le Rhône.

Sur le Rhône, apparaissent de nouvelles difficultés, provenant de l'irrégularité des pentes : 0,50 m par km entre Lyon et Valence, 0,80 m entre Valence et Pont-Saint-Esprit, plus de 1,50 m en certains endroits. La vitesse du courant qui peut atteindre 9 à 15 km/h exige près d'un cheval vapeur pour remonter

une tonne de port en lourd.

Enfin le caractère alpin du Rhône et de ses affluents provoque de brusques variations de débit, et le régime des basses eaux limite fréquemment le chargement des bateaux.

Ainsi, le parcours actuel sur la voie d'eau Nord-Sud est caractérisé par sa totale hétérogénéité : Au Nord, le Rhin. Au Sud, le Rhône, qui, grâce aux travaux actuellement réalisés par la CNR, devrait offrir bientôt les mêmes possibilités que le Rhin, bien qu'il n'apporte pas encore à la navigation les conditions d'une haute productivité. (...)

En résumé, dans l'état actuel des choses, il n'existe pas de véritable liaison fluviale nord-sud, entre l'Europe de l'Ouest et l'Est de la France d'une part, la Méditerranée d'autre part.

Absence de trafic Nord-Sud par la voie ferrée

La carte du chemin de fer français montre un réseau très dense. Les lignes de grande communication sont toutes disposées radialement à partir de Paris. Une ligne électrifiée relie Thionville à Valenciennes en longeant la frontière du Nord. Cette carte donne une impression d'une grande uniformité et d'un maillage complet du territoire.

Beaucoup plus représentative est la carte de l'intensité des trafics. On y constate alors, le long de l'axe Lorraine-Marseille, ou le long de celui Alsace-Marseille, une véritable rupture de charge entre le bassin lorrain ou l'Alsace et la région lyonnaise. Les axes ferroviaires Paris-Nancy et Paris-Dijon sont parcourus par un trafic intense. Par contre, la ligne Nancy-Dijon apparaît squelettique, aussi bien la ligne Mulhouse-Dijon. (...)

Quels que soient ses mérites et ses efforts, la voie ferrée ne peut remplacer la voie d'eau pour le transport à longue distance des matières pondéreuses, et des marchandises en vrac. (...)

Absence de trafic Nord-Sud par route

En France, le transport par route est encore moins adapté que la SNCF au transport des pondéreux. (...)

Ainsi s'établit la preuve que la voie ferrée et la route n'ont pas été, et ne seront pas, en mesure de fixer une partie appréciable de l'important flux d'échanges qui pourrait cheminer le long de la voie de pénétration naturelle Europe de l'Ouest - Marseille.

Voie d'eau :

Quant à la voie d'eau, elle n'est pas dans un état physique qui lui permette d'assurer

de façon régulière et rentable le trafic auquel elle pourrait avoir vocation. (...)

On peut dire que la voie d'eau Rhin-Méditerranée, accessible aux convois poussés, est la condition nécessaire pour que le grand courant d'échanges « Europe de l'Ouest - Bassin Méditerranéen » passe par le territoire national et vienne balayer le tiers de son espace.

ARTICLE 2 - Rôle joué par la voie d'eau Rhin-Méditerranée, au profit du territoire national, en présence de la Construction Économique Européenne.

La voie navigable Rhin-Méditerranée n'est pas seulement la condition nécessaire pour que le grand courant d'échanges « Europe de l'Ouest - Bassin Méditerranéen » vienne balayer de son flux vitalisant, du Nord au Sud, le tiers du territoire national.

Elle est aussi, et surtout, la condition première pour que notre pays ne soit pas victime, mais puisse au contraire être hautement bénéficiaire de la Construction Économique Européenne qui s'élabore.

Elle est la condition pour que la majeure partie de notre pays ait accès à l'essor économique, industriel et humain qui caractérise, et caractérisera bien davantage encore demain, la zone centrale de l'Europe de l'Ouest, au lieu que cette zone ne vienne détacher, à son profit, du territoire national, la concentration linéaire des bassins industriels et miniers qui bordent la frontière française Nord-Nord-Est.

Et sur ce plan le danger est grand. Les risques encourus proviennent :

- de la position « enclavée » de l'industrie de base et de l'industrie lourde françaises, par rapport aux sources de matières premières et aux grands marchés de consommation ;

- de la trop faible proportion de transformation, sur le territoire national, de l'acier français en produits ouvrés ;

- de la distorsion française du cycle « industries de base – industries de transformation », par opposition au caractère « rassemblé » du cycle similaire de nos partenaires étrangers ;

- de l'hétérogénéité de l'infrastructure française « communications » par rapport au réseau européen ;

- de l'absence d'un hinterland suffisamment fort en direction du sud et en direction de l'ouest pour relier la concentration linéaire des bassins industriels et miniers, qui bordent depuis Lille jusqu'à Strasbourg, la frontière Nord-Nord-Est, au reste du territoire national.

Nous analyserons chacun de ces « handicaps » français, et nous indiquerons les pallia-

tifs que la voie Rhin-Méditerranée est susceptible d'apporter à chacun d'eux.

Position « enclavée » de l'industrie de base et de l'industrie lourde françaises par rapport aux sources de matières premières et aux grands marchés de consommation.

L'essentiel des ressources françaises en charbon et en minerai de fer, l'essentiel de la production sidérurgique nationale est concentré dans le bassin sidérurgique lorrain. Celui-ci, avec une production annuelle de 54 millions de tonnes de minerai, et une réserve estimée à 6 milliards de tonnes, est le premier producteur de fer d'Europe. Avec une production respectivement de 9 millions de tonnes de fonte, et d'acier, il est le plus important foyer sidérurgique français.

La quantité d'acier produite par un pays est le premier critère de sa puissance et de sa vitalité, et l'industrie lourde constitue la base économique de toute expansion industrielle. C'est dire l'importance du bassin sidérurgique lorrain dans les perspectives de développement économique de la Nation.

Or la position géographique du bassin lorrain, qui fit sa chance et sa fortune, risque d'être demain, dans le cadre d'une Europe aux frontières économiques devenues perméables, un handicap grave par rapport aux complexes européens concurrents, ceux de la Ruhr, du Benelux, de l'Italie en particulier. (...)

À l'abri d'une ceinture douanière, les industries du bassin lorrain n'eurent pas à craindre, sur le marché national, la concurrence des produits similaires fabriqués au-delà de nos frontières. Aujourd'hui, dans les perspectives du Marché Commun, le problème se pose tout différemment.

Désenclavement de la sidérurgie française, afin de lui permettre de conserver son rang dans la compétition européenne.

On commet en France, lorsque l'on pense « économie européenne », une omission dommageable. On tient le plus grand compte des facteurs « salaires, charges sociales, prix de l'énergie, prix des matières premières, etc. ». On néglige généralement le facteur « transport ». On admet implicitement qu'entre une usine française et une usine étrangère qui fabriquent le même produit, au même prix de revient, l'usine française est forcément mieux placée que l'usine étrangère pour vendre sur le territoire français. (...)

Il est aisé de prévoir que, grâce au cabotage, nos provinces maritimes de l'ouest seront moins éloignées des centres de production allemands, belges et hollandais que des centres homologues du Bassin lorrain.

La voie navigable Rhin-Méditerranée est aussi et surtout la condition première pour que notre pays ne soit pas victime, mais puisse au contraire être hautement bénéficiaire de la construction économique européenne qui s'élabore

L'essentiel des ressources françaises en charbon et en minerai de fer, l'essentiel de la production sidérurgique nationale est concentré dans le bassin sidérurgique lorrain

***Si l'on veut que
le marché de
la Méditerranée
et du sud-est
de la France
n'échappe pas
à l'industrie
de l'Est,
il faut pouvoir
opérer la jonction
entre la Moselle
et le Rhône***

NDLR. Nulle part, dans son rapport, Abel Thomas n'entrevoit la migration des industries lourdes vers les ports maritimes, opérée dans les années 1970.

***Les industries qui
sont génératrices
de l'emploi en plus
grand nombre
sont les industries
de transformation
des métaux
et de la mécanique
générale***

NDLR. Même absence de clairvoyance d'Abel Thomas concernant la croissance des industries légères et, surtout, des services.

Or de par sa position géographique, dans l'état actuel des moyens de communication, le Bassin lorrain est littéralement « encerclé ». (...)

Vers la Méditerranée, les produits de la sidérurgie lorraine, soit qu'ils soient obligés de suivre le grand circuit Rhin-Rotterdam-Gibraltar, soit qu'ils soient obligés de gagner Marseille par voie ferrée, avec le lourd handicap des manutentions terminales et des stockages intermédiaires, ont devant eux les produits de la sidérurgie génoise, voire demain ceux de la sidérurgie japonaise. (...)

En fait le réseau actuel des voies de communication ferrées et fluviales françaises bloque l'activité du bassin sidérurgique lorrain au nord de la voie Paris-Strasbourg. Il le dissocie de la partie Est, et de la partie Sud de la France, en particulier des régions lyonnaise, du Centre et de Marseille. Il le prive de l'accès au bassin Méditerranéen tout entier. (...)

S'il n'y est pas remédié, on assistera à un inévitable mouvement de transfert de la puissance industrielle de l'Est français au profit des industries lourdes côtières (Mer du Nord et Méditerranée), ou de celles desservies par le maillage des grandes voies navigables du Benelux et de l'Allemagne, renforçant ainsi le potentiel déjà important de nos concurrents européens.

Il est donc vital de « désenclaver » l'industrie de base et l'industrie lourde de la France de l'Est, si l'on veut que le bassin lorrain conserve, au minimum, son importance relative dans la compétition sur le marché national, aussi bien qu'à l'exportation.

Déjà la canalisation de la Moselle, en voie de réalisation, permettra de rompre l'encercllement du côté nord.

Elle permettra en particulier d'amener directement, par une voie navigable à grand trafic, au cœur du bassin lorrain, le combustible (charbon d'Allemagne et des USA) et le minerai dont son industrie a besoin.

Il en résultera, à partir de 1963, un développement puissant de la capacité de production sidérurgique française, comme des industries chimiques dérivées de la houille mosellane et du sel de Nancy.

À l'exportation, les produits lorrains pourront inversement atteindre les grands ports de la Mer du Nord avec un minimum de frais de transport, ce qui améliorera d'une manière décisive la capacité de concurrence de nos industries lourdes sur le marché mondial.

Mais si l'on veut que le marché de la Méditerranée et du sud-est de la France n'échappe pas à l'industrie de l'Est, il faut pouvoir opérer la jonction entre la Moselle et le Rhône, réalisant ainsi, en prolongement de

la Moselle canalisée, l'artère navigable Rhin-Méditerranée par la Lorraine.

C'est au prix de cette grande voie fluviale, et à ce prix seulement, que la sidérurgie française, confrontée aux sujétions du Marché commun, pourra mener avec succès sur les trois « fronts » du marché intérieur, du marché méditerranéen et du marché Atlantique, la bataille de la libre concurrence européenne.

Les étrangers se sont parfaitement rendu compte de cette importance nouvelle de la voie fluviale comme support nécessaire des sidérurgies européennes. (...)

Trop faible proportion de transformation, sur le territoire national, de l'acier français en produits ouvrés - La voie Rhin-Méditerranée, foyer créateur d'une industrie lourde à la mesure des besoins européens et français de demain.

L'industrie sidérurgique française est un des rares complexes européens, producteurs d'acier, qui soit fortement exportateur de produits bruts. (...)

Les industries qui sont génératrices de l'emploi en plus grand nombre sont les industries de transformation des métaux et de la mécanique générale. (...)

Pour que des industries de transformation lourde et des industries mécaniques puissent se créer et se développer de façon compétitive, il faut qu'elles soient reliées économiquement et aisément aux matières énergétiques, aux usines productrices d'acier ou de fonte, aux grands marchés de consommation.

Tel sera bien le cas des industries qui viendront s'implanter, la voie de grande communication Rhin-Méditerranée une fois réalisée, dans les vallées desservies par elle depuis la frontière nord jusqu'à Marseille. (...)

Ainsi en France, les vallées riveraines de la grande voie d'eau Nord-Sud seront les lieux d'implantation privilégiée des complexes d'industries de lourde transformation et d'industries mécaniques, utilisateurs des aciers français et européens.

Les vallées du Rhône et ses larges zones industrielles, les vallées des Vosges, de la Saône, de la Meuse, du Doubs, du Rhin français verront s'implanter sur leurs rives une foule d'entreprises qui fixeront sur place la main-d'œuvre disponible. (...)

La voie Rhin-Méditerranée, facteur équilibrant de la distorsion française du « cycle industries de base-industries de transformation » - Facteur de déconcentration naturelle de la région parisienne.

(...) En Allemagne, en Belgique, en

Angleterre, les usines de transformation, ou les usines mécaniques sont accolées à la production des produits de base.

La Lorraine, au contraire, vend seulement 17 % de son acier dans l'Est proprement dit, le reste de la production étant acheminé vers le bassin parisien, vers le Nord, ou à l'exportation directe. (...)

Pour un tube destiné au pipe-line d'Hassi-Messaoud, l'acier est élaboré à Longwy. Il est envoyé pour partie à Anzin dans le Nord. Il est usiné dans la région parisienne. Il est acheminé, pour l'exportation, vers les ports de Dunkerque et de Marseille. Dans le même temps, les tubes analogues sont entièrement élaborés et achevés à Duisbourg, à proximité immédiate de Rotterdam ou d'Anvers. (...)

Tout a été conçu pour que les industries mécaniques et de première transformation ne soient pas implantées à proximité des régions frontières de l'Est, trop exposées aux risques des invasions immédiates.

Au contraire, les bassins miniers et d'industries de base du Nord et de l'Est ont été braqués sur Paris, et reliés à la capitale par un réseau de voies de communication pratiques, rapides et directes. Paris est ainsi devenu le pôle d'attraction privilégié des industries mécaniques, et plus d'un quart de l'industrie mécanique française s'y est concentré.

Il en résulte un double inconvénient : le surcroît de charges inhérentes au transport des produits bruts, qui viennent grever les produits manufacturés français; la surconcentration de l'agglomération parisienne.

En ce qui concerne les charges supplémentaires supportées par l'industrie française du fait de son éloignement des produits de base, elles constituent pour elle un handicap sérieux pour le jeu de la concurrence européenne. (...)

En ce qui concerne la concentration de l'industrie mécanique dans la région parisienne, il est d'évidence qu'il est très peu souhaitable, à l'époque actuelle, de laisser se développer dans cette région, ce facteur premier de création d'emploi et de concentration humaine. (...)

La possibilité offerte à l'industrie mécanique de s'implanter, du fait de la liaison fluviale Rhin-Méditerranée, en des régions reliées aux fournisseurs d'acier par un moyen de transport souple, peu coûteux et adapté aux transports pondéreux, la perspective de communications faciles et bon marché avec les grandes régions consommatrices de l'Europe ou de la Méditerranée, ne manqueront pas de provoquer un large mouvement

de déconcentration spontanée. (...)

La voie Rhin-Méditerranée, facteur capital d'harmonisation de l'infrastructure française « communication » avec l'ensemble du réseau européen.

Nous sommes au commencement d'une prodigieuse évolution de la technique, dans tous les domaines, évolution qui donnera lieu à une forte augmentation de la production, et des biens de consommation de toutes sortes. (...)

Par ailleurs, c'est à l'intérieur du quadrilatère Hambourg-Rotterdam-Lille-Nancy, qui contient tout entier le noyau minier charbon-fer, que se situe la majeure partie des ressources pondéreuses et des activités industrielles lourdes.

Le rôle que l'industrie française jouera dans l'Europe de demain sera grandement fonction de son articulation et de l'intimité de ses liaisons avec ce quadrilatère. Et dans la mesure où notre pays sera solidement et solidairement relié avec cette zone forte, il participera à son essor économique. À défaut de cette liaison, il en restera à l'écart.

La voie Rhin-Méditerranée, condition pour que la France puisse être rattachée intimement et fermement à l'Europe de l'eau.

Or cette puissance économique et industrielle du quadrilatère centre-ouest est construite autour de la voie d'eau. Chez nos voisins européens, c'est elle qui constitue la trame des communications industrielles, reliant entre eux les centres miniers, les complexes de production, les marchés de consommation, et surtout les ports de la mer du Nord. C'est autour d'elle que s'est édifiée et que s'est développée toute l'industrie lourde de transformation d'Allemagne, de Belgique, de Hollande et du Luxembourg, en particulier le long des trois grands fleuves : Rhin, Meuse, Escaut, qui confondent leurs embouchures sur la Mer du Nord, pour constituer le complexe portuaire le plus important du monde.

Dans la mesure, et dans cette mesure seulement, où l'économie française aura su se relier à ces trois fleuves, et à l'épicentre que constitue le complexe portuaire Rotterdam, Anvers et Gand, notre territoire connaîtra cette prospérité qui est la marque de l'Ouest européen.

Mais, pour cela, une profonde transformation doit intervenir dans la structure de notre réseau de voies de communication car si, en fait, la plus grande partie de l'Europe industrielle est organisée autour de la voie d'eau, la France, elle, ne l'est point.

Tout a été conçu pour que les industries mécaniques et de première transformation ne soient pas implantées à proximité des frontières de l'Est

C'est à l'intérieur du quadrilatère Hambourg-Rotterdam-Lille-Nancy, qui contient tout entier le noyau minier charbon-fer, que se situe la majeure partie des ressources pondéreuses et des activités industrielles lourdes

Cette puissance économique et industrielle du quadrilatère Centre-Ouest est construite autour de la voie d'eau

Si la plus grande partie de l'Europe industrielle est organisée autour de la voie d'eau, la France, elle, ne l'est point

La voie Rhin-Méditerranée une fois réalisée, il sera opportun d'électrifier une artère ferrée, destinée à accompagner la voie navigable

Dès qu'il sera possible d'aller, par autoroute, du Benelux vers la Suisse, l'Autriche et l'Italie en traversant l'Allemagne et sans toucher la France, le mouvement nord-sud des touristes et des marchandises se fera entièrement à l'écart de notre territoire

NDLR. Abel Thomas se laisse aller au catastrophisme, et manque une fois encore de clairvoyance. Trente ans plus tard, on cherche plutôt à maîtriser les flux de camions qui traversent la France !

Dans le domaine des chemins de fer, notre pays a su prendre des initiatives hardies, qui ont placé notre réseau national à la tête des réalisations européennes, voire mondiales. On doit cependant remarquer qu'il n'est rien prévu qui relie directement et commodément la Méditerranée au Nord-Est de la France et à l'Europe de l'Ouest.

On répondra sans doute que si rien n'a été prévu, c'est qu'il ne passe pas suffisamment de trafic suivant cette ligne de force pour justifier l'électrification. L'étude faite en début de ce document montre, au contraire, que les échanges qui seraient justifiants de cette voie de pénétration sont considérables, encore faut-il qu'ils soient attirés par un aimant suffisamment puissant, et que cet aimant ne peut être que la voie d'eau à grand gabarit.

Cette voie d'eau une fois réalisée, il est certain qu'il sera particulièrement opportun de prévoir l'électrification d'une artère ferrée, destinée à accompagner la voie navigable dans son tracé Sud-Nord, et propre à assurer le trafic des produits élaborés et manufacturés, ou des marchandises de consommation courante, dont l'existence et la circulation résulteront précisément de l'industrialisation et du peuplement provoqués par la voie d'eau. (...)

Dans le domaine des transports routiers, la position de la France n'est guère plus enviable. L'état actuel du réseau routier et les projets d'autoroutes européennes laissent notre territoire bien à l'écart, surtout s'agissant des pénétrantes nord-sud, destinées à relier la côte française de la Méditerranée à l'Europe de l'Ouest et aux ports de la Mer du Nord. (...)

Projet de voies routières européennes de grandes communications.

Le programme général du réseau européen fait ressortir en effet l'effort fait par la Hollande, la Belgique, l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, pour assurer les liaisons nord-est – sud-ouest, avec desserte des ports de la Mer du Nord, de la Côte Méditerranéenne italienne, et de l'Adriatique. (...)

Par conséquent, aux environs de la fin 1962, il sera possible d'aller de La Haye et de Rotterdam, d'une part, d'Ostende et d'Anvers, d'autre part, par autoroute, en Suisse et en Autriche, en traversant l'Allemagne uniquement, et sans toucher la France. (...)

Dès lors, le mouvement Nord-Sud des touristes et des marchandises se fera entièrement à l'écart de notre territoire. (...)

Nous reviendrons enfin à la voie navi-

gable, d'où nous sommes partis. Dans ce domaine, nous sommes encore, dans tout le Nord, le Nord-Ouest et l'Est (seules parties de la France, d'ailleurs, drainées par un réseau de voies navigables), aux voies conçues par le ministre des Transports Freycinet, dans son fameux programme de 1880.

Mais si ce réseau permit à toutes les régions qui furent desservies par lui de participer magnifiquement à l'essor industriel qui marqua la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, et d'en bénéficier magnifiquement aussi, elles ne sont plus à la mesure de l'économie du monde moderne, des hautes performances de la technique actuelle du transport fluvial, non plus enfin à la mesure des tonnages et des volumes de fret à transporter.

Elles ne sont pas enfin et surtout, comme nous l'avons montré, à la mesure des grandes artères fluviales qui desservent le territoire de nos voisins européens. Pour passer des leurs aux nôtres, il faut des ruptures de charge, des changements de rythme. (...)

Or, en matière de voie navigable plus qu'ailleurs, s'il n'est pas toujours indispensable de moderniser de bout en bout un itinéraire donné pour obtenir des résultats appréciables, il est cependant nécessaire que les réalisations portent au moins sur des sections assez longues, pour que le trafic en soit sensiblement amélioré. (...)

Un tel état de chose est grave, en particulier pour l'avenir de l'industrie française. Contrairement à nos voisins, le service des bassins miniers français et de l'industrie lourde française, ceux de l'Est notamment, est assuré presque exclusivement, sur le territoire national, par la voie ferrée.

Les transbordements auxquels conduit l'utilisation de la voie ferrée sur les grands circuits commerciaux, que ce soit le transbordement dans les ports du Rhin, du Rhône, de la Saône ou de la Meuse, que ce soient les manutentions dans les ports, donnent lieu à des frais intermédiaires et à des frais terminaux qui, lorsqu'il s'agit de matières pondéreuses, sont très élevés. Ceci explique que les aciers produits à Longwy à destination de la Méditerranée aient intérêt à emprunter le circuit Rhin-Rotterdam-Gibraltar plutôt que la voie ferrée jusqu'à Marseille avec embarquement dans ce port sur le navire de mer.

On conçoit le handicap que crée, pour les produits industriels français nés dans les régions de l'Est, ayant à subir la loi de la concurrence européenne, l'hétérogénéité du système français des communications par rapport au système de nos voisins.

Dans une Europe économiquement homogène, le hiatus « voie ferrée française » / « voie

d'eau des autres pays d'Europe» nous place dans une situation aussi grave, aussi défavorable, aussi paradoxale, que si nous avions un réseau de voies ferrées à écartement différent de celui du reste de l'Europe. (...)

Pour toutes ces raisons, il est manifeste que si notre particularisme en matière de transports de pondéreux continue à se traduire par une volonté délibérée d'ignorer la voie d'eau, lorsque toute l'économie de base de nos partenaires s'articule autour de ce mode de transport, l'économie française tout entière en subira un irréparable dommage.

ARTICLE 3 – La voie d'eau Rhin-Méditerranée nécessaire contrepoids, pour la France, à l'attraction du Nord-Ouest européen et du système rhénan – condition pour que le territoire national participe, dans son entière profondeur, à l'essor économique de l'Europe de l'Ouest. (...)

La voie d'eau Rhin-Méditerranée, condition pour que l'Europe industrielle de l'Ouest ne vienne détacher, à son profit, la ligne Nord-Nord-Est des bassins miniers et industriels du reste du territoire national. (...)

Le territoire français, écrêté de ses plus précieuses ressources minières et sidérurgiques, serait frappé, dans son ensemble, du seul fait qu'il serait resté délibérément marginal par rapport à « l'Europe de l'eau », de stérilité économique, de paupérisme et de sous-peuplement. Le « désert français », cher à M. Gravier, étendrait ses limites d'action jusqu'aux Marches les plus reculées des Ardennes, de la Lorraine et de l'Alsace. (...)

Absence d'hinterland suffisamment fort, en direction du Sud et de l'Ouest, pour relier la concentration des bassins industriels et miniers Nord-Nord-Est, au reste du territoire national. (...)

Toutes ces nécessités, tous ces impératifs, pour que se prolonge loin à l'intérieur de la France la grande prospérité économique et humaine de l'Ouest européen, impliquent que nous nous rattachions intimement et fermement au réseau des grandes voies navigables européennes, impliquent que par la voie Rhin-Méditerranée nous fassions communiquer, à travers tout notre territoire, l'« Europe de l'eau » et la Méditerranée.

ARTICLE 4 – La voie d'eau Rhin-Méditerranée, condition pour que Marseille puisse devenir le véritable port méditerranéen de l'Europe, au lieu et place de Rotterdam – Relance des ports français de la Méditerranée (Marseille, Port-St-Louis, Sète) – Création d'un grand hinterland industriel du port de

Marseille.

Le trafic sur le Rhin en 1956 a été évalué aux environs de 100 millions de tonnes. C'est que le Rhin est jalonné par les bassins d'Allemagne, de Belgique, de Hollande, du Luxembourg, de France et de Suisse.

Le fret considérable qu'il transporte ne débouche que sur la Mer du Nord, même lorsqu'il est destiné à la Méditerranée et au Proche-Orient.

Il est inconcevable qu'il n'ait pas la faculté de déboucher sur la Méditerranée. Marseille, Port-St-Louis et Sète sont équipés pour absorber aisément ce fret européen.

Bien plus, si la liaison n'est pas réalisée à bref délai, Marseille risque de bientôt se stériliser – tout au moins pour les marchandises générales – lorsque Rotterdam et Anvers connaîtraient une énorme expansion.

Ce grand port français de la Méditerranée risque de voir peu à peu son rôle se réduire à celui de port de cabotage, laissant aux ports de la Mer du Nord la tâche noble et riche de ports de transit entre l'Europe et la Méditerranée. (...)

Même en ce qui concerne le cabotage, si la liaison de Marseille par voie d'eau avec le bassin lorrain n'est pas réalisée, Marseille perdra au profit de Gênes la possibilité de devenir le point de départ de l'important trafic sidérurgique à l'exportation, qui ne manquera pas de se développer dans les années qui viennent, pour l'équipement des pays riverains de la Méditerranée et de l'Afrique du Nord. (...)

Pour les régions situées en deçà du canal de Suez en particulier, l'utilisation du circuit maritime Rhin-Rotterdam-Gibraltar augmente le coût du transport dans une proportion non négligeable. Il est évident que pour joindre Thionville à Sfax, Athènes ou Ankara, il serait bien préférable de pouvoir faire transiter les aciers par Marseille, plutôt que par Anvers ou Rotterdam. (...)

Ainsi la voie d'eau Rhin-Méditerranée permettrait de sauvegarder les débouchés méditerranéens de la sidérurgie française et donnerait à Marseille toute sa chance d'être, grâce au cabotage, le point de départ du trafic sidérurgique européen à destination des pays riverains de la Méditerranée. D'autant que, dans ces pays, existent de nombreux ports secondaires, souvent inaccessibles aux grands navires de mer en provenance de Rotterdam ou Anvers, et qui au contraire peuvent être aisément ravitaillés par les caboteurs en provenance de Marseille. (...)

Les sidérurgies allemande, luxembourgeoise, sarroise, belge seraient, elles aussi, amenées à faire transiter une partie de leurs

Si la liaison n'est pas réalisée à bref délai, Marseille risque de bientôt se stériliser, lorsque Rotterdam et Anvers connaîtraient une énorme expansion

Pour joindre Thionville à Sfax, Athènes ou Ankara, il serait préférable de pouvoir faire transiter les aciers par Marseille, plutôt que par Anvers ou Rotterdam

Plus de 10 millions d'Allemands réfugiés ou déplacés ont pu trouver le logement, le travail et l'eau, dans des délais records, grâce au magnifique aménagement des voies d'eau du système rhénan

NDLR. Comme s'il suffisait d'avoir une voie d'eau pour régler tous les problèmes...

Le bassin lorrain est déjà suffisamment surconcentré pour qu'on ne lui demande pas d'accroître encore son encombrement

NDLR. Depuis lors, la crise du charbon, de la sidérurgie et de la métallurgie est passée par là. Voir ci-contre l'écart gigantesque entre les prévisions démographiques et la réalité, une génération seulement plus tard !

La voie d'eau Rhin-Méditerranée jouera le double rôle de facteur équilibrant entre les régions fortes et les régions faibles, et d'axe catalyseur de peuplement

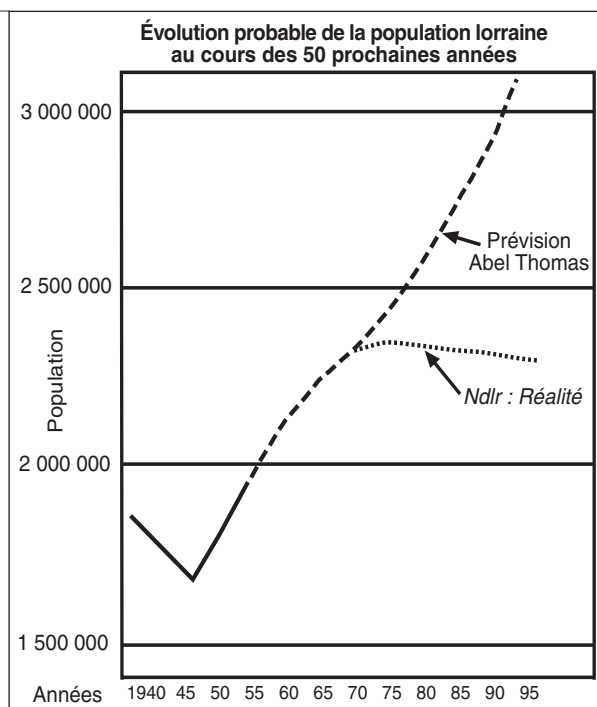
exportations méditerranéennes par Marseille. Enfin, le développement industriel du sillon rhodanien et de son prolongement par la Saône, doterait Marseille du profond hinterland dont elle a besoin, hinterland qui a permis à Rotterdam, Amsterdam, Anvers et Gand de connaître les développements actuels, et leur ouvre encore de larges perspectives, qu'ils n'ont pas l'intention de négliger.

Ainsi, Marseille doit et peut devenir, s'il est relié à une voie d'eau navigable à grand gabarit Rhin-Méditerranée, le port d'exportation et d'importation des bassins industriels et miniers de l'Europe Occidentale à destination de l'Afrique, du Proche-Orient et de l'Asie.

ARTICLE 5. - La voie d'eau Rhin-Méditerranée, grand axe de peuplement dans les prochaines décennies - grand axe de retenue contre l'émigration à l'étranger des populations en excédent. (...)

De façon générale, on peut dire que, dans de nombreux pays, le rôle le plus important de la voie d'eau, a été de créer des emplois, ou de les fixer. (...)

Il n'est rien qui puisse être plus explicite que cette déclaration du ministre allemand des transports : Plus de 10 millions d'Allemands dont beaucoup dénués de ressources, puisque réfugiés ou déplacés, ont pu trouver le logement, le travail et l'eau, dans des délais records, grâce au magnifique aménagement des voies d'eau du système rhénan. (...)



Or, si en France nous n'avons pas eu, jusqu'à présent, d'angoissants problèmes de main-d'œuvre et d'emploi à résoudre (mises à

part certaines crises localisées de courte durée), le problème se posera tout différemment dans les dix et vingt années qui viennent. (...)

C'est démontrer le réservoir humain qu'est cette région de l'Est français. C'est démontrer aussi la nécessité de créer une quantité d'emplois industriels nouveaux (en adoptant le pourcentage de 1/3 d'actifs pour 2/3 d'inactifs, c'est entre 80 000 et 100 000 emplois qu'il faudra créer d'ici 1970, et 200 000 d'ici vingt-cinq ans, pour ces seuls départements de la Lorraine prolongée) correspondant au minimum à cet accroissement de population (cf. graphique).

Le bassin industriel lorrain est déjà suffisamment surconcentré pour qu'on ne lui demande pas d'accroître encore son encombrement. C'est donc dans ses prolongements sud et ouest, dans la mesure où ils seront « viabilisés » par la voie d'eau navigable Rhin-Méditerranée, que pourront se créer et se développer les industries de transformation, créatrices des emplois nécessaires, que pourront, grâce à l'eau de cette grande « canalisation », s'implanter les agglomérations de peuplement.

Mais l'exemple donné précédemment de la Ruhr amène à ne pas limiter le rôle que pourra jouer la voie Rhin-Méditerranée au profit des seuls départements directement intéressés par elle, c'est-à-dire ceux du tiers Est de la France. (...)

Ce que nous pensons ici, c'est qu'une fois épuisées toutes les initiatives pour créer, dans le cadre des régions d'origine, les activités économiques, industrielles ou agricoles, permises par les ressources potentielles locales, la voie d'eau navigable Rhin-Méditerranée peut constituer, à l'image du système des voies d'eau rhénanes, à l'image des résultats obtenus dans la Ruhr, le grand axe d'attraction des activités humaines qui n'auront pas trouvé à se fixer ailleurs, sur place.

La vallée du Rhône en particulier peut accueillir, du jour où elle sera reliée ultérieurement aux complexes d'industries de base et aux marchés méditerranéens et de l'Europe de l'Ouest, une industrie de transformation puissante et des agglomérations de peuplement, où tout peut être réuni pour constituer des conditions de vie attrayantes. (...)

Ainsi, la voie d'eau navigable Rhin-Méditerranée jouera le double rôle de facteur équilibrant entre les régions fortes et les régions faibles qui se succèdent le long de son parcours, et d'axe catalyseur de peuplement.

Facteur équilibrant en particulier pour toutes les régions déshéritées qui constituent l'arrière-pays lorrain, la Haute-Alsace, les vallées de la Meuse, des Ardennes, des Vosges, de la Saône, du Doubs, auxquelles la voie d'eau apportera les éléments de base d'un développement industriel et humain. (...)

La voie Rhin-Méditerranée conduira le bassin lorrain et le bassin du Centre lyonnais à essaimer dans ces régions faibles, et à étaler dans les intermédiaires leurs populations déjà trop concentrées. (...)

Catalyseur de peuplement en particulier pour le sillon rhodanien. (...)

Sans doute, l'aménagement de cette voie magistrale coûtera cher (les évaluations sont données plus loin), mais s'il subsiste dans certains esprits quelques doutes sur la rentabilité de ces travaux coûteux, il faut considérer l'autre terme de l'alternative. Faute de trouver un emploi rémunérateur, la jeune génération disponible ira grossir Paris, ou à défaut viendra grossir dans les pays voisins, richement quadrillés de voies navigables, les effectifs, qu'appellera de façon impérative leur prodigieuse expansion industrielle. Tout à la porte de notre pays en particulier, les complexes industriels qui se développent avec une surprenante rapidité sur les rives du Main et du Neckar canalisés entre Rhin et Danube, et qui bouleversent la physionomie de la Bavière, du Palatinat, de la Franconie, risquent de constituer un pôle d'attraction qui ne peut être négligé.

Inquiétudes à l'Ouest : Les perspectives ouvertes par la voie d'eau Rhin-Méditerranée, si elles sont réconfortantes pour le tiers est de la France, suscitent des inquiétudes légitimes de la part des départements du Centre, de l'Ouest et du Sud-Ouest. « Ne risque-t-on pas ainsi en effet d'accentuer le déséquilibre démographique et économique entre les territoires situés au Nord de la ligne Le Havre-Marseille, et ceux situés au Sud » ?

Nous ne le croyons pas. Le problème de la façade Atlantique est grave. Il mérite toute la sollicitude et tous les efforts du gouvernement. Mais quelles que soient les aides financières mises en œuvre, l'industrialisation, la modernisation et le développement de l'agriculture ne parviendront sans doute à éponger que partiellement l'excédent de population prévisible. Le surplus ira ailleurs. Il aura le choix entre la région parisienne, le bassin du Nord, le bassin lorrain, qui constituent les trois pôles d'intense activité économique, mais sont déjà des zones de surconcentration humaine.

Ou bien les pays étrangers qui nous bor-

dent au nord, et au nord-est, et qui manquent de main-d'œuvre.

Ou bien, dernière option, l'axe d'attraction Rhin-Méditerranée. Cette dernière solution paraît la plus équilibrée et la plus souhaitable. (...)

Ainsi, l'Ouest et l'Est ne risquent pas d'être concurrents sur le plan des activités économiques et humaines. Ils ont chacun leurs problèmes qui appellent en propre leurs solutions respectives : plus encore, la nature des industries qui sont le mieux adaptées à l'une ou l'autre des deux régions ne sont pas les mêmes.

Dans l'Est, en Haute-Lorraine, et Haute-Saône, en Meuse et dans les vallées rhodaniennes, ce sont les industries qui auront besoin d'utiliser d'importantes quantités de produits sidérurgiques ou de produits volumineux (bois, sel) qui trouveront le plus grand avantage à être reliées à ceux-ci par le fleuve. Telles sont les industries lourdes de transformation des métaux et de mécanique, par exemple. C'est le long de cet axe Méditerranée-Rhin qu'est leur seule chance d'être compétitives à l'exportation et par suite de se développer.

Au contraire, dans l'Ouest, ce serait de préférence les industries pour lesquelles la part de main-d'œuvre intervient pour beaucoup dans le prix de revient des produits finis. Elles pourront être par exemple les industries productrices de produits hautement élaborés, ou de produits manufacturés légers. (...)

L'étude à laquelle il est procédé ici traite de la partie Est du territoire, du nord jusqu'au sud. Si déjà, pour elle, une solution est trouvée qui fasse couler sur ces terres un grand flux vitalisant, créateur d'essor économique et humain (...), une importante partie sera gagnée. La voie d'eau Méditerranée-Rhin est seule de nature à permettre de la gagner.

Il sera nécessaire, d'ailleurs, par la suite, de relier l'Ouest et l'Est par toutes transversales utiles, pour que l'Ouest ait un accès facile à cette grande dorsale nord-sud. Ainsi, à cette condition, les populations enfin désenclavées, n'auront plus besoin d'émigrer pour trouver l'emploi dont elles ont besoin.

ARTICLE 6 - La voie Rhin-Méditerranée, élément d'équilibre politique : Renforcement de la position de la France en regard de ses partenaires européens, en matière de circulation fluviale et de commerce extérieur.

Actuellement, la plus grande partie du trafic rhénan se développe à travers le territoire allemand, et débouche sur le territoire hollandais. L'armement français se trouve donc grandement tributaire des voies flu-

Faute de quoi, la jeune génération ira grossir Paris, ou les complexes industriels de nos voisins, richement quadrillés de voies navigables

L'excédent de population de la façade Atlantique ira en région parisienne, dans le Nord ou le bassin lorrain, qui constituent les trois pôles d'intense activité économique

NDLR. Abel Thomas apparaît au fil des pages comme un monomane de la voie navigable, présentée comme la clé de tous les problèmes. Mais les faits ont totalement démenti ses prévisions, tant sur le plan industriel que démographique, ou encore sur l'évolution des flux de marchandises.

Il sera nécessaire, par la suite, de relier l'Ouest et l'Est par toutes transversales utiles

NDLR. Abel Thomas veut-il mettre à grand gabarit la Loire et le canal du Midi ?

viales fédérales et des ports maritimes néerlandais.

La réalisation de la liaison Rhône-Rhin, en plaçant à son tour la France, vis-à-vis des armements européens, dans la situation de Nation hôte, donnerait à l'armement français et aux droits de la France sur le plan de la navigation fluviale, des certitudes de stricte

égalité. (...)

Cette notion d'équilibre est importante, compte tenu de la politique pratiquée par l'Allemagne dans le domaine rhénan. L'acte de Mannheim, qui est le règlement d'application au Rhin des actes de Vienne de 1815, garantit la libre circulation des bateaux et l'égalité de traitement des pavillons. (...)

Chapitre 4. La voie d'eau, donnée de base du développement économique du monde moderne

L'effort financier accompli par les autres pays pour la modernisation et l'extension de leur réseau de voies navigables est beaucoup plus important que le nôtre

Une force de traction de 1 cv peut déplacer 150 kg sur route, 500 kg sur rail 4 000 kg sur la voie navigable

NDLR. La puissance n'a aucune importance (les bateaux réclament peu de puissance, mais ils vont beaucoup moins vite que les camions ou les trains). Ce qui compte, c'est l'énergie consommée par tonne-km. Et en ce domaine, contrairement aux affirmations d'Abel Thomas, les consommations sont à peu de choses près identiques pour le rail et la voie d'eau.

Rôle de la voie d'eau dans le monde comme moyen de transport des matières pondéreuses et volumineuses

Maintenant qu'il a été procédé à l'analyse des raisons majeures qui font de la liaison Nord-Sud, par voie d'eau à grand gabarit, une entreprise du plus grand intérêt national, nous examinerons les services que l'on est en droit d'attendre d'elle, au profit de l'économie et des structures françaises, au profit également de nos partenaires et voisins européens. (...)

Importance de la voie d'eau dans le monde, en Europe en particulier, comme moyen de transport des matières pondéreuses et volumineuses. Les voies navigables, non seulement ne sont pas un moyen périmé, mais elles sont une des données de base de l'expansion, et du développement économique du monde actuel.

Dans les pays d'Europe, et dans les pays les plus industrialisés, et les plus peuplés du monde, les USA et l'URSS, la voie d'eau joue un rôle de plus en plus prépondérant. (...)

Les investissements prévus pour les six pays d'Europe pour l'infrastructure «voies navigables» s'élèvent en 1958 à 80 millions de dollars, et en 1959 à 100 millions de dollars (un peu plus de 50 milliards de francs). (...)

L'effort financier accompli par les autres pays pour la modernisation et l'extension de leur réseau de voies navigables est beaucoup plus important que le nôtre. (...)

À ce développement du réseau des voies navigables, correspond l'accroissement dans les différentes parties du monde, principalement aux États-Unis, du trafic par voie d'eau.

Pour les pays européens (Allemagne occidentale, Autriche, Belgique, France, Pays-Bas,

Suisse), le rendement de la navigation par eau est passé de 44 milliards de tonnes/kilomètres en 1951 à 66 milliards en 1957 (...). Les estimations actuelles prévoient un trafic de 72 milliards de t.km pour 1960. (...)

Une telle importance accordée à la voie d'eau navigable, dans le monde, n'est pas surprenante, si l'on veut bien examiner les services qu'elle est en mesure de rendre dans l'économie d'un pays. Nous commençons par son premier rôle, celui de voie de communication.

La voie navigable, moyen moderne sans équivalent, pour le transport des masses considérables des produits pondéreux, dont a besoin l'économie mondiale et européenne de demain.

En tant que voie de communication, la voie d'eau à grand gabarit est un moyen de transport exceptionnellement bon marché et souple des marchandises pondéreuses, et des marchandises en vrac.

Pour ces marchandises, la voie d'eau présente des avantages inégalables, qui apparaissent dès le premier examen.

1) Frais de traction peu élevés (pour un même rendement le rail consomme 2 fois plus de charbon que la voie navigable.

2) Grand espace disponible sur les bateaux (rapport avantageux entre charge utile et poids mort).

Une force de traction de 1 CV peut déplacer 150 kg sur la route, 500 kg sur le rail, 4 000 kg sur la voie navigable.

3) Main-d'œuvre restreinte.

4) Longue durée des investissements (cf. planche 14).

5) Grandes facilités de manutention (faibles charges terminales).

6) Perfectionnements techniques (poussage), qui diminuent constamment les frais.

PLANCHE N° 12

Le transport par voie d'eau nécessite, par unité de chargement, deux fois moins de combustible que le transport par voie ferrée.

PLANCHE N° 13

Pour une force d'un cheval-vapeur
Maximum de charge par route : environ 150 kg
Maximum de charge par voie ferrée : environ 500 kg
Maximum de charge par voie d'eau : environ 4 000 kg

Le transport par voie d'eau est particulièrement adapté lorsqu'il s'agit de marchandises destinées à emprunter ensuite la voie maritime; les manutentions et transbordement sont réduits au minimum, le chargement pouvant se faire directement du bateau fluvial au navire de mer. Les frais intermédiaires et terminaux sont très inférieurs à ceux occasionnés par le transbordement de la voie ferrée ou du camion au bateau. La comparaison des opérations de manutention à Marseille et à Rotterdam en apporte une preuve malheureusement indiscutable. À Rotterdam, presque tout le transbordement s'effectue à contre-bord, le navire de mer étant entouré d'une flottille de bateaux fluviaux, qui sont déchargés ou chargés simultanément. À Marseille, les marchandises débarquées du chemin de fer sont entreposées à quai, puis transportées, pièce par pièce, du quai au navire de mer, à l'aide de chariots « Fenwick ». Les installations puissantes de Marseille ne peuvent travailler à une cadence de haute productivité. Marseille et les ports français de la Méditerranée ont, de ce fait, la réputation de ports « chers ». (...)

L'étude de l'évolution des divers modes de transports de marchandises en Allemagne de 1936 à 1957 montre que le volume relatif du trafic par eau, par rapport aux autres moyens de transport, n'a cessé de croître. Mais cette croissance ne s'est pas faite au détriment des chemins de fer. Ce sont au contraire les chemins de fer qui ont ressenti durement la concurrence de la route, alors qu'au contraire la voie d'eau n'a nullement souffert de cette concurrence pour le transport des pondéreux.

Cela résulte de l'encombrement des transports par route, par rapport à la souplesse des transports par la voie navigable.

PLANCHE N° 14

1 péniche : 1 000 t
Capital nécessaire : 550 000 NF
Durée d'utilisation : 50 ans

50 wagons de marchandises : 1 000 t
Capital nécessaire : 1 350 000 NF
Durée d'utilisation : 30 ans

50 camions : 1 000 t
Capital nécessaire : 3 000 000 NF
Durée d'utilisation : 10 ans

Il n'est pas inutile de rappeler que pour une péniche de 1 200 t il faut 50 camions avec remorque (24 tonnes), ce qui représente une file de camions de plus de 2 km. (...)

L'économie que l'on peut réaliser par tonne de produits sidérurgiques lorsque l'on emprunte les voies d'eau montre l'énorme tonnage de matériaux qui peut avoir vocation à la voie d'eau, dans les prochaines années. D'après l'Office statistique des Communautés européennes, les tonnages de la production escomptée en 1962 dans les différents pays d'Europe couverts par la CECA, pour les seules catégories charbon, fonte, acier, atteignent 400 millions de tonnes. Comme une importante fraction de ces produits sera consommée, soit sous forme brute, soit sous forme de produits ouvrés, ailleurs que sur le lieu de production, ce sont des tonnages du même ordre qui transiteront sur les voies intérieures des pays de la Communauté Européenne, pour les seules catégories de produits intéressant les activités sidérurgiques.

Il faut avoir conscience de ce que représente, comme volume, et comme encombrement, un chiffre de 400 Mt. Il faut pour les charger : 20 millions de wagons de 20 t ; 400 000 trains de 1 000 t ou : 400 000 barges fluviales de 1 000 t ; ou enfin : 40 000 cargos de haute mer. (...)

Aussi dès maintenant, les tonnages de l'ensemble des produits transportés par la voie d'eau dans les différents pays d'Europe sont-ils significatifs. (...)

Le total des trafics, par voie navigable, en 1958, atteint 273 millions de tonnes et la prévision pour 1960 est de 315 millions de tonnes pour les 6 pays : Allemagne Occidentale,

NDLR. Abel Thomas ne cite pas ses sources. Or toutes les études sérieuses prouvent que le transport par voie d'eau ne consomme guère moins d'énergie que le transport par voie ferrée. Il oublie de préciser que, si une péniche dure plus longtemps qu'un wagon, elle va beaucoup moins vite. Prenons une distance moyenne de 50 km/jour pour une péniche, et de 400 km/jour pour un wagon ou un camion. Une péniche parcourra un peu moins de 1 000 000 km en 50 ans. Un wagon parcourra 4 500 000 km en 30 ans. Un camion parcourra 1 500 000 km en 10 ans. La vérité est donc que le capital nécessaire le plus avantageux par capacité de transport est, de loin, celui investi dans le transport ferroviaire.

À Rotterdam, le transbordement s'effectue à contre-bord, le navire de mer étant entouré d'une flottille de bateaux fluviaux. À Marseille, les marchandises débarquées du chemin de fer sont transportées, pièce par pièce, du quai au navire de mer, à l'aide de chariots « Fenwick »

***Trafic fluvial de six pays européens en 1958 : 273 Mt
Prévision pour 1960 : 315 Mt***

NDLR. La hausse s'est poursuivie jusqu'en 1973, mais depuis, les trafics fluviaux stagnent, même en Allemagne. Ils ont baissé de moitié en France, et progressé faiblement aux Pays-Bas.

Autriche, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse.

Il est du plus haut intérêt d'examiner la part trafic international qui intervient dans ce trafic par voie d'eau. (...)

La faiblesse relative du chiffre de la France, en matière de trafic international par voie d'eau, montre la gravité de la situation. Cela signifie en effet que l'essentiel du tonnage qui parcourt la voie d'eau française est un tonnage de petit transport intérieur, le seul que permettent l'exiguïté et la vétusté du réseau français. Cela conduit les produits français pondéreux à être utilisés pour les besoins intérieurs, faute d'être compétitifs à l'exportation. Cela conduit à une stérilisation progressive des ports français, en face de l'expansion considérable des ports de la Mer du Nord.

De même le tonnage en transit n'est pas

en faveur de la France. En 1958, il était de 6,5 Mt pour l'Allemagne, de 2 Mt pour la Belgique, de 15 Mt pour les Pays-Bas, de 5,4 Mt pour la France. (...)

Ainsi, du seul point de vue de la voie d'eau, considérée comme moyen de transport des matières pondéreuses et des marchandises en vrac, on peut mesurer l'effort qu'il nous faut consentir, non seulement pour atteindre la cadence d'aménagement et d'extension du système « voies d'eau » de nos partenaires européens, mais pour rattraper le retard accumulé depuis des années.

Mais les raisons de rattraper ce retard apparaîtront plus impératives encore, lorsque nous aurons examiné les services que peut rendre la voie d'eau du point de vue de l'aménagement du territoire. (...)

Chapitre 5. La voie d'eau au service de l'aménagement du territoire

Services rendus par la voie d'eau navigable au profit de l'aménagement de la nation

ARTICLE -1 - Rôle déterminant de la voie d'eau navigable sur les structures économiques industrielles, et de peuplement du pays.

La voie d'eau diffère fondamentalement des autres moyens de transport : rail, route, transport aérien, du fait qu'elle est bien plus qu'une voie de transport proprement dite. Nous serons même amenés à démontrer que le rôle « transport » n'intervient que pour une part relativement modeste dans l'appréciation de la productivité économique d'une voie d'eau accessible à la grande navigation.

La voie d'eau remplit en effet des missions très diverses. En premier lieu, elle est un cours d'eau qui draine ou arrose des régions qu'elle traverse. On y puise de l'eau, on y retourne l'eau dont on s'est servi. Le plan d'eau intervient dans le régime général des eaux de la région traversée. Il a, de ce fait, une profonde influence sur les rapports biologiques de la région environnante et sur l'agriculture.

Elle intervient en fait de façon décisive dans la mise en valeur de toute la région située dans sa zone d'influence. Influence hydraulique, influence hydroélectrique (produits d'énergie électrique), influence sur l'expansion et la productivité industrielles, influence sur les activités humaines, sur l'em-

ploi, sur le revenu individuel, sur le revenu national, influence enfin sur l'urbanisme, le développement des villes, les conditions de l'habitat : telles sont les têtes de chapitres que nous développerons successivement.

ARTICLE : 2 - Influence de la voie d'eau sur l'hydraulique des régions riveraines

Cet aspect prend de plus en plus d'importance. Les besoins en eau des pays augmentent de façon considérable. (...)

L'important débit d'eau d'une voie navigable de grande navigation peut aider à résoudre naturellement ce problème. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, de plus en plus, la plupart des grandes concentrations urbaines se constituent sur les voies d'eau majeures (Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Strasbourg...).

Les industries modernes également ont des besoins d'eau croissants. (...) Il y a de nombreuses entreprises, principalement l'industrie chimique, les mines, la sidérurgie, la production d'électricité par des centrales thermiques, qui consomment autant d'eau qu'une grande ville. Les usines de pâte à papier à partir de bois ou d'alpha sont de grandes consommatrices. Certaines voies d'eau d'Allemagne servent essentiellement à cet usage industriel. C'est le cas de la Ruhr. C'est le cas des 2/3 du canal d'alimentation du Rhin à Herne.

L'important débit d'une voie navigable peut aider à résoudre le problème de l'augmentation des besoins en eau

NDLR. Un canal, par définition, n'a pas de débit propre, sauf à détourner l'eau d'un cours d'eau. Mais Abel Thomas imagine peut-être pouvoir créer des fleuves ?

Enfin l'aménagement d'une voie d'eau intervient dans le régime général des eaux de la région (conséquences sur les nappes phréatiques, sur les eaux de ruissellement, sur les cours d'eau des régions où sont collectées les eaux d'alimentation de la voie d'eau). Elle peut donc avoir une profonde influence sur l'assainissement des régions traversées, en provoquant un drainage d'ensemble, sur la protection des rives contre les risques d'inondation, sur l'aménagement enfin des plaines avoisinantes, qu'elle peut irriguer pour le plus grand profit de l'agriculture. (...)

Aux Pays-Bas, on sait le rôle qu'ont joué les canaux pour l'assèchement des terres autrefois inondées, et le rôle qu'ils jouent encore contre les dangers d'inondation.

En France, pour ne pas aller plus loin, à partir du Rhône et de la Durance, ont été constituées deux grandes Compagnies Nationales d'Aménagement du territoire, qui étendent leur compétence sur de vastes ensembles ruraux (160 000 hectares pour la seule Société du Bas-Rhône Languedoc). Les canalisations (constituées essentiellement d'un canal principal de 180 km de longueur et 6 branches principales de 200 km) qui, partant du Rhône, drainent de bout en bout ces vastes étendues de terres, permettront leur mise en valeur globale, par l'amélioration du rendement du sol, la restructuration des exploitations, la commercialisation des produits, le développement industriel, l'organisation de la production agricole et forestière, l'implantation respectivement des populations agricoles et industrielles, la modernisation et la normalisation de l'habitat ouvrier et rural, l'urbanisme de la région, l'aménagement du littoral.

L'incidence des voies d'eau sur les perspectives du tourisme ne doit pas, enfin, être négligée. Dans la vallée du Danube, par exemple, près de Passau, une fois réparés les dommages causés par la construction du grand barrage de Jochenstein - dont la production atteint 1 milliard de kWh, on peut constater que le paysage est plus beau et plus attrayant qu'auparavant. Il en est de même, aux alentours du barrage de Donzère sur le Rhône. La pêche, le sport, la création de centres de vacances, de plages fluviales, sont des possibilités d'utilisation des cours d'eau qu'il ne peut être passé sous silence.

ARTICLE 3 - Perspectives hydroélectriques ouvertes par la voie d'eau.

C'est à partir des grandes voies d'eau, qu'en France, ont été réalisées les plus grandes centrales de production d'énergie hydroélectrique.

- Centrales de Donzère-Mondragon et de

Beauchastel sur le Rhône ;

- Centrales d'Ottmarsheim, de Kembs, sur le Rhin ;

- Centrale de Génissiat sur le Haut-Rhône.

Pour de nombreuses voies navigables, sur lesquelles des centrales sont construites, la production d'énergie peut contribuer directement au développement économique des régions approvisionnées, mais aussi indirectement, en facilitant le financement des travaux d'aménagement de la voie d'eau. L'exemple type en est le Tennessee, qui a permis de réanimer de vastes régions jusqu'alors désertes.

Tel est le cas également des aménagements hydroélectriques du Rhône, effectués sous l'égide de la CNR (Compagnie Nationale du Rhône), qui ont eu comme conséquence l'aménagement d'un canal latéral de navigation.

En Allemagne, la Société Rhin-Main-Danube, qui a la responsabilité de la canalisation du Main, est tenue par contrat de consacrer les recettes provenant de ses usines hydroélectriques à l'aménagement de la voie navigable pour la grande navigation. (...)

Nous n'insisterons pas davantage sur les perspectives hydroélectriques ouvertes par la voie d'eau. Nous formulerons cependant le vœu 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. Les priorités proposées pour la localisation des nouvelles centrales devraient tenir le plus grand compte des conséquences de ce choix, sur le retard de l'accélération apportée à l'aménagement définitif d'une voie de navigation d'importance majeure.

Tel est le cas du Rhône. Nous reviendrons sur ce problème, à l'occasion de l'étude du tronçon rhodanien de la voie Rhin-Méditerranée. (...)

ARTICLE 4 - Accroissement du produit national - Expansion et productivité économique - Développement du potentiel industriel - Création et extension de l'emploi

1 - Mise en exploitation de ressources naturelles nouvelles

Le premier intérêt de la voie fluviale, agissant comme facteur d'accroissement du produit national, réside dans la faculté qu'elle offre aux régions soumises à son influence, de mettre en exploitation des ressources naturelles connues mais non encore exploitées, faute de liaisons adaptées, ou suffisamment bon marché, avec les marchés de consomma-

La voie d'eau peut avoir une profonde influence sur l'assainissement des régions traversées

NDLR. Ce qui revient à considérer la voie d'eau comme un égout...

La voie d'eau peut irriguer les plaines avoisinantes, pour le plus grand profit de l'agriculture

NDLR. Ce qui est vrai dans le sud de la France ne l'est pas dans le quart nord-est, arrosé en toute saison.

Le paysage de la vallée du Danube est plus beau et plus attrayant après la construction du barrage de Jochenstein qu'avant. Il en est de même aux alentours du barrage de Donzère

NDLR. Les conceptions de la beauté d'un site ont beaucoup évolué depuis. On a tendance à préférer les rivières naturelles à celles qui sont canalisées.

Sur les grandes voies d'eau ont été réalisées les plus grandes centrales hydroélectriques

NDLR. Propos hors-sujet, puisque les canaux interbasins consomment plus d'énergie qu'ils ne peuvent, le cas échéant, en produire.

**L'examen des cartes
des pays d'Europe
atteste que c'est
autour de la voie
d'eau que se sont
créés les grands
complexes
industriels**

NDLR. Ce qui était vrai au XIX^e siècle, et au début du XX^e siècle l'est de moins en moins. C'est désormais dans les ports maritimes que se concentre l'industrie lourde, ou aux abords des fleuves navigables à très grand gabarit, tel le Rhin.

(*) NDLR. Un canal ne sert jamais à transporter des hommes, sauf pour le tourisme.

tion possibles. (...)

2 - Rôle de la voie d'eau sur l'expansion et la productivité économique des régions situées dans la zone d'influence.

Si l'on veut avoir une idée d'ensemble du rôle des voies d'eau dans la structure économique d'un pays ou d'une région, il ne suffit pas d'additionner l'apport fourni au transport des hommes (*) et des biens; la production d'électricité; l'apport fourni à l'économie hydraulique.

Bien plus important en effet pour l'économie du pays et pour la création de zones de peuplement, est le « stimulant » économique qui découle de la polyvalence de la voie d'eau, et qui résulte non seulement de l'action cumulative des 3 facteurs cités ci-dessus, mais d'un effet « multiplicateur », à progression géométrique, de ceux-ci.

Action sur le chiffre des emplois, des chiffres d'affaires, des surfaces industrielles.

Une étude statistique, particulièrement édifiante, a été réalisée en Allemagne par l'Institut de Recherches Économiques « IFO », sur l'influence de la voie d'eau sur les chiffres d'affaires industriels; les nombres d'emplois industriels; les surfaces industrielles par km², sur tout le territoire de l'Allemagne Fédérale. Cette étude, qui s'intitule « Structure industrielle de la République Fédérale, des Länder et des districts urbains et ruraux », démontre de façon irréfutable l'action créatrice et stimulante de la voie d'eau sur l'économie. (...)

De façon générale, l'influence de « stimulant économique » exercée par la voie d'eau est d'autant plus forte que la région porte en elle les conditions favorables à un développement industriel. Alors, les ressources potentielles, qui n'avaient pas la possibilité d'être mises en exploitation de manière rentable, se mettent en mouvement, surtout si la région dispose d'une main-d'œuvre abondante, caractérisée par son ardeur au travail. Ce fut le cas en Allemagne des zones de Brunswick et de Magdebourg, ce fut le cas du Neckar, ce fut le cas du Main. (...)

La voie d'eau : trait d'union régulateur entre régions d'activités économiques complémentaires.

Sans doute objectera-t-on que, dans le cas de l'Allemagne par exemple, les taux élevés d'emplois et de chiffres d'affaires le long des voies d'eau s'expliquent en partie par le fait que les richesses naturelles de la Ruhr sont situées favorablement par rapport à la voie d'eau.

Il est prouvé d'ailleurs que les richesses naturelles ne trouvent leur pleine possibilité

de mise en valeur qu'après avoir été reliées à une voie d'eau. C'est par les voies d'eau et les canaux que l'industrie minière de la Ruhr et l'industrie sidérurgique ont été liées de façon décisive pour leur développement respectif. C'est en particulier au Canal Dortmund-Ems que la zone orientale de la Ruhr doit son importance prédominante.

Mais, dans ce cas, on peut escompter qu'il en sera de même pour la voie d'eau qui aura placé de vastes régions de France au contact direct des richesses de la Lorraine, ou de la Ruhr vers le Nord, au contact de la Méditerranée vers le Sud. (...)

3 - Création de nouvelles industries

L'examen de la carte des pays d'Europe Occidentale, et même celle de la France du Nord et de l'Est, atteste que c'est autour de la voie d'eau que se sont créés et que se développent les grands complexes industriels, principalement ceux qui utilisent les minerais lourds ou les marchandises volumineuses : « aciéries, sidérurgie, métallurgie, transformation des métaux, industries chimiques, industries du bois, sucreries, malteries ». (...)

Il convient de se rappeler à cette occasion, que ce n'est pas seulement la réduction des frais d'approvisionnement, et la facilité des liaisons qui est déterminante dans l'industrialisation des rives de la voie d'eau.

Beaucoup d'industries modernes (industries chimiques, industrie atomique, industrie de la pâte à papier, industries métallurgiques, centrales thermiques) consomment d'énormes quantités d'eau, et ont besoin d'un énorme débit pour la dilution des décharges.

Cet élément, lié à la souplesse du choix de l'emplacement, constitue un facteur décisif pour l'implantation d'industries. Les entreprises de transport et de magasinage s'installent également volontiers le long de la voie d'eau, car leur importance découle directement du stockage de réserves en marchandises de gros volume tels que : « charbon, minerai, phosphates, bois et céréales, ferrailles ». Les berges de la voie sont particulièrement favorables à ces stockages facilement desservis. (...)

Ainsi l'exemple de la formidable impulsion donnée par la voie d'eau aux régions riveraines du Main et du Neckar, et qui tend à transformer la Bavière et la Franconie, hier encore régions faiblement développées, en complexes industriels parmi les plus actifs d'Allemagne et d'Europe, doit retenir toute l'attention de ceux qui, en France, ont la responsabilité des investissements.

4 - Expansion des centres industriels existants

tants

La mise au gabarit international d'une grande voie fluviale n'exerce pas seulement un effet catalyseur sur la création d'industries nouvelles. Elle a d'abord un puissant effort stimulant pour les entreprises existantes, auxquelles elle donne des possibilités de développement souvent considérables. (...)

ARTICLE 5 - La voie d'eau, facteur premier d'aménagement du territoire. Son rôle en matière de géographie du peuplement, et en matière de décentralisation naturelle.

L'exemple de nos voisins allemands et belges, et celui du Nord de la France, celui enfin de l'URSS et des USA à une autre échelle, démontrent l'influence décisive de la voie d'eau sur les structures sociales et humaines des régions traversées ou irriguées.

En Allemagne, en Belgique comme en France, les voies d'eau ont largement contribué à équilibrer les concentrations industrielles axées sur une seule activité. Elles ont permis à de nombreuses petites et moyennes entreprises de se créer ou de se développer sur leurs rives, à l'écart ou en prolongement des noyaux industriels majeurs. Il résulte une dispersion linéaire des centres de production et de consommation et, par suite, une exploitation de zones beaucoup plus étendues. (...)

Développement des villes et des ports situés sur la voie fluviale - Extension linéaire des zones d'influence des villes principales.

On constate, en effet, un effet décentralisateur unique des longues berges à l'égard des grands ports fluviaux. Et seul le fleuve peut jouer ce rôle. (...)

Ce phénomène d'attirance des populations actives le long des grands axes fluviaux n'est d'ailleurs pas un phénomène nouveau. De tout temps les villes, dans tous les pays d'Europe, ont eu tendance à s'implanter le long des fleuves. (...)

Cette migration des industries et des villes vers la voie d'eau ne fait que se confirmer de nos jours : C'est l'appel de la voie d'eau.

Déconcentration industrielle.

Ce phénomène est important par rapport à la préoccupation du gouvernement de réaliser une certaine déconcentration de la région parisienne. Jusqu'à maintenant, cette volonté de décentralisation n'a pu se traduire que par des aides artificielles, essentiellement liées, dans l'espace et dans le temps, à la conjoncture.

Si l'on veut gagner la bataille de la décentralisation, il faut pouvoir stimuler naturelle-

ment l'économie des régions éloignées de Paris, pour que tout le pays participe harmonieusement à l'expansion française.

Le meilleur moyen, le seul moyen, sans doute, est de la drainer par de grandes voies de communication et de pénétration telles que la voie Rhin-Méditerranée. (...)

Influence de la voie d'eau sur l'urbanisation des villes.

La voie fluviale permet aux entreprises, connectées avec une grande industrie-mère, de n'être point obligées de se concentrer au sein d'une agglomération. Elle conduit par contrecoup à une déconcentration naturelle de l'habitat. Ce phénomène est facilité par les ressources d'approvisionnement en eau que procure la voie fluviale en tout point.

De même les villes et les ports trouvent des possibilités d'extension et de prolongement le long des rives des voies d'eau, qui constituent des axes naturels et aérés d'urbanisme.

CONCLUSION DU CHAPITRE 5 : Services rendus par la voie navigable du point de vue de l'aménagement du territoire

Le développement de l'économie des départements et régions situés tout au long de la grande voie navigable Méditerranée-Europe de l'Ouest, et au-delà l'expansion de l'ensemble de l'économie française, sera puissamment favorisée par la réalisation de cette voie.

Ses conséquences, qui ont été analysées, sont multiples. En réduisant le prix du transport des matériaux pondéreux, en diminuant le prix de fabrication pour les usines situées sur son cours, en donnant au transport une grande souplesse, elle réduira de façon décisive le prix des produits « rendus sur les marchés de consommation », et rendra compétitive l'industrie française à l'exportation, surtout à l'exportation qui doit emprunter la mer.

Elle permettra de raccourcir les circuits empruntés par nos produits de transformation et les minerais sur le trajet Méditerranée-Europe de l'Ouest, faisant bénéficier ainsi notre territoire d'un fret important, qui lui échappe totalement et lui échappera de plus en plus.

L'influence décentralisatrice naturelle, tant du point de vue de l'industrie que du point de vue de l'habitat, est aussi un facteur capital.

Si l'on observe que l'Allemagne a dû sa formidable expansion industrielle de l'après-guerre, en dépit des destructions massives

Les voies d'eau ont contribué à équilibrer les concentrations industrielles axées sur une seule activité, en permettant une dispersion linéaire des centres de production et de consommation

Si l'on veut gagner la bataille de la décentralisation, le meilleur moyen est de drainer l'économie des régions éloignées de Paris par de grandes voies de communication et de pénétration telles que la voie Rhin-Méditerranée

***Sans la voie d'eau,
la population active
sera amenée
à s'expatrier
en Allemagne
ou viendra accroître
la surconcentration
du Nord,
de la Lorraine,
du Bassin Parisien
et de la région
lyonnaise***

NDLR. Encore une fois, les sombres prévisions d'Abel Thomas ne se sont pas réalisées. Hormis quelques milliers de frontaliers alsaciens, les Français ne sont pas partis travailler en Allemagne. Le Nord et la Lorraine sont, depuis longtemps, des terres d'émigration. Quant aux régions dont le solde migratoire est positif depuis trente ans, ce sont pour l'essentiel la bordure méditerranéenne, le Sud-Ouest et l'Ouest, trois zones privées de voies d'eau à grand gabarit.

***Le développement
du trafic sur
le Main dépasse
toutes les prévisions
les plus optimistes.
Dès 1958, le trafic
sur le Main était
de 14 millions de t,
et de 8 millions de t
sur le Neckar***

NDLR. À la fin des années 1990, les trafics du Main et du Neckar sont à peu près les mêmes qu'au début des années 1960. Même l'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube n'a guère accru le trafic du Main. Cela est dû principalement au nombre d'écluses (en moyenne une tous les 10 km sur le Main, une tous les 8 km sur le Neckar).

qu'elle avait connues, d'une part à son réseau de grandes voies navigables, d'autre part à sa démographie. Si l'on observe que, dans les années qui viennent, l'Allemagne connaîtra au contraire une baisse démographique importante, alors que la France sera soumise à une pression démographique jamais connue,

– Ou bien la population active du pays sera amenée à s'expatrier afin de boucher les trous dans l'expansion industrielle allemande, et dans les nouveaux complexes industriels qui se créent en Bavière ou en Franconie,

– Ou bien, elle viendra accroître la surconcentration déjà intolérable des quatre points cardinaux de la vie industrielle française : le Nord, la Lorraine, le Bassin Parisien, Le Centre Lyonnais,

– Ou bien, elle trouvera de l'emploi, dans les grands complexes industriels, dont seule la grande voie d'eau nationale et européenne, reliant les bassins du Nord et de l'Est à la Méditerranée, sera en mesure de provoquer la création et l'expansion voulues.

Ceci est d'autant plus vrai que cette grande voie relie des régions complémentaires, qui ont besoin les unes des autres pour vivre.

Les complexes industriels de l'Est seront désenclavés, et la menace de leur encerclement disparaîtra simultanément.

Le sillon rhodanien, qui prend appui déjà

sur les deux centres clés de Lyon et de Marseille, sera le lieu d'accueil privilégié de complexes industriels analogues à ceux qui bordent les grandes voies allemandes ou belges.

Les villes portuaires de Nancy, Metz, Strasbourg, Mulhouse, Chalon-sur-Saône, Lyon, Marseille, et toutes les villes du sillon rhodanien, y trouveront un développement jamais connu. Les ports de Marseille, Port-St-Louis-du-Rhône, Sète, pourront devenir, et à cette condition seulement, de grands ports méditerranéens de l'Europe, capables d'affronter dans la compétition méditerranéenne Rotterdam, Anvers, Amsterdam.

Toutes les régions déshéritées de l'Est, des Vosges, de la Saône, de la Franche-Comté, du Centre et de l'arrière pays rhodano-méditerranéen, qui ont besoin d'échanges pour vivre, trouveront de nouvelles impulsions et de nouvelles perspectives de développement. Ce sera vraiment la relance de l'économie de tout l'Est français.

Avant d'examiner les différents chemins que peut emprunter la voie Rhin-Méditerranée, (chemins lorrain, alsacien, genevois), nous indiquerons l'intérêt que cette voie peut présenter du point de vue de nos partenaires étrangers, ainsi que les oppositions, ou du moins les inquiétudes nationales et étrangères, qu'elle peut risquer de provoquer.

Chapitre 5 annexe. Les exemples du Main et du Neckar

Conséquences de la canalisation du Main sur le produit national. Accroissement de l'emploi, du chiffre d'affaires industriel, des surfaces industrielles

La canalisation du Main s'arrêtait en 1886 à Francfort. Elle arriva à Aschaffenburg en 1921, au lendemain de la première guerre mondiale. (...)

Ralents, mais jamais arrêtés par la seconde guerre mondiale, les travaux reprirent à un rythme normal, en direction du Danube. Schweinfurt était atteint en 1958. Enfin Bamberg sera accessible en 1961 aux bateaux rhénans.

Le Main sera alors entièrement canalisé de Mayence (confluent avec le Rhin) à Bamberg, sur 388 kilomètres, avec 37 écluses de 300 m de longueur chacune.

Développement du trafic : le développement du trafic devait dépasser toutes les prévisions les plus optimistes. (...)

À partir de 1948, le trafic se développa de

façon considérable, et développa dans les régions situées dans sa zone d'influence une expansion industrielle bien supérieure à celle du reste de l'Allemagne. (...)

Ce développement de la Basse-Franconie est d'autant plus remarquable que cette province fut coupée et ses sources traditionnelles d'approvisionnement par le rideau de fer. La voie du Main a joué un rôle capital pour relier la Basse-Franconie à d'autres sources plus éloignées.

ANNEXE 2 - L'exemple du Neckar est tout aussi instructif

(...) Le développement du trafic dépassa tellement les prévisions que la Société dut décider en 1939 le doublement des écluses. Ce travail fut entrepris en 1949.

En 1949, les travaux de canalisation reprirent. Le 31 mars 1958, Stuttgart était atteint. La plupart des écluses étaient doublées en cours de construction. Les travaux de la troi-

sième étape se poursuivirent pour atteindre Plochingen, fin de la canalisation du Neckar proprement dite. Une quatrième étape est prévue, qui doit permettre de relier Plochingen à Ulm sur le Danube (*).

Trafic : Le trafic connu aussi un développement bien supérieur aux prévisions, bien supérieur aussi au développement de l'indice trafic pour l'ensemble de la République

Fédérale. Les indices production du Bade Wurtemberg, et du Nord Wurtemberg parcourus par le cours du Neckar, connaissent également une progression supérieure à celle du reste de l'Allemagne Fédérale. (...)

Ainsi sur le Main, et sur le Neckar, sont atteints dès 1958 des trafics de 14 millions de tonnes pour le premier, 8 millions de tonnes pour le second.

Chapitre 6. Avantages pour les pays européens

ARTICLE 1 – Avantages pour les pays européens

L'ALLEMAGNE. Les sondages effectués jusqu'à maintenant montrent un intérêt incontestable de l'Allemagne Fédérale à ce projet. Elle voit *a priori* d'un œil favorable la réalisation d'une grande voie de navigation, qui lui ouvrirait une porte directe sur la Méditerranée.

Sans doute certains milieux économiques allemands, liés aux intérêts portuaires de Hambourg ou Brême, craignent-ils un certain détournement du trafic de ces ports au profit de Marseille. Mais de toute façon, Hambourg et Brême, depuis l'amputation qu'ils ont subie de leur arrière-pays, du fait du rideau de fer, ont déjà perdu leur rôle de leadership au profit de Rotterdam et Amsterdam.

Par contre l'Allemagne du Sud-Ouest, la Bavière, la Franconie, et surtout la Ruhr apprécieraient certainement une telle réalisation.

L'AUTRICHE. Actuellement, c'est avec les Pays de l'Est, Budapest, Bucarest, Belgrade que l'Autriche est reliée par le Danube.

Mais l'achèvement de la voie Rhin-Main-Danube la mettra en relation directe, par Ratisbonne, Nuremberg, Bamberg et Francfort, avec le Bassin rhénan. La réalisation de la voie du Neckar renforcera cette liaison par Ulm et Mannheim.

Enfin l'achèvement des travaux du Haut-Rhin entre Bregenz, Constance, Waldshut et Bâle, achèvement qui ne pourrait faire de doute, si la liaison Rhône-Rhin par le Doubs était réalisée, lui donnerait accès au Rhin français puis au Rhône.

Ainsi, par ces trois voies, l'Autriche, et avec elle et derrière elle, la cohorte des Pays de l'Est, sera reliée fortement dans quelques années au système rhénan. Elle ne verra alors

que des avantages à avoir accès, par la liaison opérée entre le bassin rhénan et le bassin rhodanien, à la Méditerranée.

De son côté, la France, jusqu'à Lyon et Marseille aurait la bonne fortune de se trouver en communication directe, par la Suisse et l'Autriche, ou l'Allemagne, avec les pays de l'Est.

LA SUISSE. Pour la Suisse, il y a lieu de contourner l'obstacle. Mais la décision qui serait prise par la France de réaliser l'axe Rhône-Rhin ferait tomber d'un seul coup cet obstacle.

Il réside essentiellement dans les divergences qui opposent Bâle et Zurich en matière de politique rhénane : Bâle, en liaison avec Genève, plaide le dossier de la liaison de la voie rhénane par Rheinfelden et Waldshut (Haut-Rhin inférieur), avec le lac de Neuchâtel et avec le Haut-Rhône depuis Genève jusqu'à Lyon. (...)

Nous démontrerons plus loin que le projet bâlois, même s'il a pu avoir un moment les faveurs de la CNR responsable du Haut-Rhône est une utopie qui risque de n'avoir d'autre conséquence que retarder la liaison du Rhône au Rhin par le Doubs. (...)

ARTICLE 2 : Réserves ou oppositions étrangères

BELGIQUE & PAYS-BAS. La Belgique et les Pays-Bas, dont une partie de leur prospérité est construite autour d'Anvers et de Rotterdam, pourraient être réservés à l'égard d'un projet qui canaliserait vers Marseille une part importante du trafic intéressant le Sud-Est asiatique, le Proche-Orient, et le bassin méditerranéen, transitant actuellement par les deux grands ports du Benelux.

Cependant des sondages effectués auprès des responsables de l'économie hollandaise

(*) NDLR. Liaison Neckar-Danube qui n'est plus du tout envisagée désormais.

Grâce à l'achèvement de la voie Rhin-Main-Danube, de la voie du Neckar, des travaux du Haut-Rhône entre Bregenz et Bâle, et de la voie Rhône-Rhin par le Doubs, Marseille se trouverait en communication directe avec les pays de l'Est

NDLR. L'obsession canalisa-trice d'Abel Thomas confine à l'aveuglement, puisque Marseille est déjà en communication avec les pays de l'Est, par la Méditerranée, la Mer Noire et le Danube, bien plus rapidement et à moindre coût que par une hypothétique suite de canaux hachés d'écluses (plus de cent écluses seraient à franchir entre Marseille et l'Autriche).

**Les milieux
liés au commerce
des Pays-Bas
donneraient
leur approbation
à la réalisation
du projet,
sous condition
d'une complète
égalité des droits
de l'armement
hollandais**

NDLR. Logique, car la flotte fluviale néerlandaise serait la seule bénéficiaire éventuelle du canal.

**Nous risquons
de voir nos
partenaires
mettre en place
avant nous
des circuits
d'échange
profitables pour
eux, et auxquels
la France ne sera
pas reliée.
Il sera alors trop
tard pour la France
de réaliser
sur son territoire
des voies
qui risqueront
de n'être plus
que marginales**

NDLR. Abel Thomas, emporté par son élan, donne, involontairement et *a posteriori*, des armes à ses contradicteurs. Maintenant que la liaison Rhin-Main-Danube est réalisée, plus besoin de faire de liaisons fluviales interbasins en France !

attestent que même les milieux liés au commerce des Pays-Bas donneraient leur approbation, voire leur concours, à la réalisation du projet, sous condition d'une complète égalité des droits de l'armement hollandais sur l'ensemble de la partie française de la voie navigable. Les Hollandais ont suffisamment confiance dans le caractère exceptionnellement bon marché de leur « service » fluvial pour accepter en définitive la compétition jusque et y compris à Marseille.

On peut également escompter sur l'adhésion de la Belgique, si la liaison Rhône-Rhin est complétée par la liaison Meuse-Canal de l'Est branche nord-Moselle qui, outre la puissante impulsion économique qu'elle apportera à l'industrie métallurgique de transformation des Ardennes et de la Meuse, mettra les bassins miniers et industriels belges en communication avec la Méditerranée. (...)

ITALIE. Elle craindra une diminution du trafic du port de Gênes. D'autant que le complexe sidérurgique de Gênes restera sans concurrence, en Méditerranée, et capable d'exercer un monopole d'influence jusque dans le sillon rhodanien, si la liaison Rhône-Rhin par la Moselle n'est pas réalisée, retirant à l'industrie sidérurgique et de transformation des métaux de l'Est de la France toute chance de succès dans cette zone méditerranéenne.

Par ailleurs, l'Italie constitue un réseau de voies ferrées et de grands axes routiers qui ont tous une orientation Sud-Ouest – Nord-Est, et ont pour objectif à terme d'assurer de grandes liaisons rapides entre la Méditerranée italienne et l'Europe de l'Ouest.

Elle a également réalisé, sur le Pô, d'importants aménagements fluviaux et a déposé devant les instances européennes un dossier pour le financement de la liaison Lac Majeur – Adriatique par voie d'eau.

SUISSE. Nous avons vu les réticences de Genève sur les projets autres que la liaison Rhône-Rhin, par le Lac Léman et le Haut-Rhône.

Mais la Suisse se ralliera et participera même à une réalisation française qui la mettrait en définitive en communication avec la

Méditerranée par Bâle.

Article 3. Programme européen

Confirmant l'intérêt que nos voisins européens portent à cette voie d'eau Rhin-Méditerranée, son inscription comme « voie de navigation d'intérêt européenne », susceptible, en tant que telle, d'être l'objet d'un financement de la Banque européenne d'investissements, a été admise le 5 avril 1960, par la Commission des Transports Européens. (...)

Il serait paradoxal que les voies Rhin-Méditerranée et Meuse-Méditerranée, dont l'intérêt européen est aussi affirmé que la voie italienne retenue, et dont l'intérêt pour notre territoire national est, nous l'avons vu, considérable, ne soient pas entreprises au plus tôt, sous le prétexte que « des études économiques et des études techniques longues, seraient nécessaires, avant d'apprécier l'opportunité d'une décision favorable. »

Nous risquons fort de voir nos partenaires avoir recours au financement de leurs projets les plus profitables pour eux, dans le même temps où la France, retranchée derrière les délais d'études, laissera s'installer devant elle et en dehors d'elle un grand réseau cohérent de circuits d'échanges internationaux, auquel elle ne sera pas reliée, et dont elle ne bénéficiera pas.

Une fois que ces circuits d'échanges, Sud-Ouest – Nord-Est en particulier, seront mis en place chez nos voisins, il sera trop tard pour la France de réaliser sur son territoire des voies qui risqueront de n'être plus que marginales. Entre temps, en effet, nos partenaires européens, plus diligents que nous, auront pris l'habitude d'organiser leurs échanges par d'autres voies que les voies françaises, faute pour la France de s'être mêlée à la compétition en temps voulu.

C'est la raison pour laquelle il apparaît d'un grand intérêt national qu'une décision française de principe intervienne le plus tôt possible sur la priorité à donner, aussi bien à la liaison Rhin-Méditerranée, qu'à la liaison Meuse-Moselle-Saône-Rhône (quitte à différer la date d'exécution de cette seconde liaison).

Chapitre 7. Réserves ou inquiétudes nationales

ARTICLE 1 - Préoccupations de Strasbourg
et des départements alsaciens

Au lendemain de la guerre 1939-1945, Strasbourg a réalisé un admirable effort non

seulement de remise en marche des installations détruites ou endommagées, mais d'expansion économique et d'aménagement urbain.

Avec un trafic qui dépasse 6 millions de tonnes, il est parvenu au 5^e rang des ports français, après Marseille, Le Havre, Rouen et Dunkerque.

Il est le port français du Rhin, celui qui met en communication notre territoire, en particulier les régions Est et Nord-Est, avec le grand flux de trafic de 100 millions de tonnes que le Rhin porte sur son cours à travers les pays de l'Europe Occidentale, jusqu'aux ports de la Mer du Nord.

Mulhouse et Colmar également sont des ports d'attache importants et de participation active à l'effort d'expansion national.

Il est certain que la réalisation de la seule liaison Rhône-Rhin par la Moselle, Metz, le canal de l'Est et la Saône, serait un désastre pour l'économie de l'ensemble de la province alsacienne. Ce serait aussi une hérésie politique, car ce serait isoler l'Alsace et les ports français du Rhin de leur arrière-pays national, et réduire à néant les efforts d'expansion réalisés par les villes et communes du Haut-Rhin et du Bas-Rhin depuis 1945.

La réalisation de la liaison Rhône-Rhin par Mulhouse, la vallée du Doubs et la Saône semble elle-même ne pas avoir au départ soulevé l'enthousiasme des responsables économiques et politiques des départements alsaciens, et du Consortium des voies navigables de l'Est et du Sud-Est lors de sa dernière assemblée générale.

Cette position semble devoir principalement résulter de la crainte, exprimée par les intéressés, que l'évocation de ce « grand programme » auprès des autorités gouvernementales, ne conduise à l'annulation par le gouvernement du programme dit des « 2,20 m » pour l'amélioration du réseau existant. Or l'Alsace et les régions de la Franche-Comté et du Doubs ont un besoin urgent de cette amélioration, et il conviendrait que l'assurance soit donnée sur le plan gouvernemental qu'il n'y aura aucune interaction du « grand programme » sur le « petit ». Ils ne sont pas du même ordre, et la dépense pour le « petit » ne dépasse pas le montant des intérêts intercalaires du « grand ». La réalisation du programme « 2,20 m » permettra d'attendre, sans dégâts, et sans bouleversement, la réalisation pratique du grand.

Il est possible également que Strasbourg craigne une chute de charge provenant de sa transformation de centre de ramassage des territoires de l'Est et de centre de transbordement unique sur le Rhin, qu'elle représente

actuellement, en port de transit.

Mais, à ce sujet, l'accroissement du trafic qui résulte toujours de l'impulsion économique et industrielle donnée par la création d'une voie à grand gabarit, est généralement très supérieur à la perte de charge, résultant d'une certaine exclusivité du transbordement. L'expérience montre en effet qu'un important trafic local nouveau se développe, en liaison avec la prolongation d'une voie d'eau, et les anciens ports terminaux d'une voie de navigation à grande distance gagneront généralement très vite les pertes de trafic éventuellement subies au moment de la mise en service de la voie nouvelle. Ils se transformeront alors parallèlement en ports de transbordement et en ports industriels. Ils pourront atteindre, voire dépasser, le trafic maximum antérieur. Les exemples sont nombreux :

Lors de la canalisation du Main, les mêmes préoccupations avaient agité Francfort et Aschaffenburg, ports terminaux sur le Main avant la poursuite de la canalisation. Il n'est qu'examiner l'évolution du trafic des différents ports sur le Main pour être en mesure de rassurer les Strasbourgeois et les Mulhousiens (...). Des constatations analogues peuvent être faites pour les ports du Neckar (...).

D'ailleurs, ce qui importe, ce n'est pas seulement l'utilisation à pleine capacité des aménagements terminaux, mais le fait que la création d'une nouvelle liaison fluviale assure à la longue, par suite de l'accroissement de trafic, une meilleure utilisation de la capacité de tous les ports jusqu'ici desservis, et même de tous les transports, provoquant de ce fait une augmentation sensible du rendement économique de tous les investissements réalisés par la navigation. (...)

ARTICLE 2 - Inquiétudes de la SNCF

Toutes les fois où il a été question d'aménagements sur le Rhône, en vue de le transformer en une grande artère navigable, la SNCF a exprimé son inquiétude, voire son émotion. Certains projets furent même évoqués, lors de la construction du barrage de Donzère-Mondragon, pour barrer le Rhône définitivement à la navigation.

La SNCF craint en effet qu'une fois transformé de Marseille à Lyon, voire à Chalon-sur-Saône, en voie navigable à grand trafic, la canalisation du fleuve ne lui fasse subir une perte de fret sensible. Et l'on évoque le gaspillage du « suréquipement ».

Ce pourrait, à la rigueur, être une inquiétude justifiée s'il ne s'agissait que de l'aménagement du sillon rhodanien, ou de son pro-

La réalisation de la seule liaison Rhône-Rhin par la Moselle et la Saône serait un désastre pour l'économie alsacienne. En attendant de réaliser l'autre liaison Rhône-Rhin par la vallée du Doubs, il faut améliorer le canal existant en augmentant le mouillage à 2,20 m [contre 1,80 m actuellement]

La SNCF craint que la canalisation du Rhône et de la Saône ne lui fasse subir une perte de fret. Mais la réalisation de deux grandes liaisons fluviales créerait une activité économique d'une grande densité tout le long du parcours

Les pertes éventuelles résultant au départ, pour les chemins de fer, d'un transfert de trafic vers la voie d'eau, sont compensées par l'expansion économique qui se produit le long de la nouvelle voie d'eau, comme l'ont montré les exemples allemands

Le transport par route ne risque pas de souffrir du transport par eau. Au contraire, le canal procurera des avantages au trafic routier

NDLR. Enfin une prévision judicieuse d'Abel Thomas ! Sur l'axe Main-Danube, le trafic routier a continué à augmenter après l'ouverture du canal en 1992.

Ce fait est d'ailleurs en totale contradiction avec l'argumentaire pro-canal des années 1990 !

Les transports routiers à grande distance perpendiculaires à l'axe fluvial nord-sud seront accrus

longement jusqu'à Chalon-sur-Saône. L'économie du sillon rhodanien, pris isolément, tout en connaissant un développement plus rapide du fait du Rhône canalisé, ne subirait pas une poussée champignon, capable de donner simultanément aux chemins de fer et à la voie d'eau un accroissement de leur fret respectif. Dans une certaine mesure, la concurrence pourrait faire subir un certain dommage aux chemins de fer.

Mais l'établissement de deux grandes liaisons navigables entre le sillon rhodanien et le bassin lorrain d'une part, le bassin rhénan d'autre part, tous les deux riches en matières premières et minerais, tous les deux fortement industrialisés, créerait, nous l'avons vu, une activité économique et industrielle d'une grande densité tout le long du parcours depuis Marseille jusqu'à Metz, ou de Lyon jusqu'à Strasbourg. Il créerait aussi, sur ces axes, un flux de trafic considérable, qui ne se manifesterait pas si seule la SNCF en assurait le service. (...)

D'autre part, il y a des matériaux, les matériaux lourds et volumineux, qui ont une vocation à la voie d'eau. Ceux pour lesquels les délais d'acheminement ne comptent pas, et ceux qui occupent de grands espaces d'entreposage, et pour lesquels toute manutention intermédiaire est onéreuse.

Et pour ces matériaux, les transitaires préfèrent éviter le territoire français, et en faire le tour, plutôt que d'avoir recours à la voie ferrée, non adaptée à leur problème. Cela explique le volume du trafic qui, pour aller du Nord-Est de la France en Méditerranée ou dans le Sud-Est de la France, ou pour aller de la Méditerranée en Europe de l'Ouest, fait le grand tour par Gibraltar, Rotterdam et Anvers, plutôt qu'avoir à traverser notre territoire, seulement desservi par la SNCF.

Ce n'est donc pas la voie navigable Nord-Sud qui fait perdre ce trafic aux chemins de fer français, mais au contraire l'absence de cette voie navigable, qui fait perdre à notre territoire et à nos ports un fret qui deviendra de plus en plus important.

Et l'on assistera à ce spectacle de voir Rotterdam et Anvers se développer à une cadence vertigineuse, tandis que Marseille, en dépit de son équipement puissant, risque de voir ses installations pour matériaux lourds sommeiller, faute d'un trafic suffisant.

Sur un plan plus général, il est possible de donner bien d'autres exemples de la validité de cette opinion allemande (Sympher) selon laquelle les pertes éventuelles résultant au départ, pour les chemins de fer, d'un transfert de trafic au profit de la voie d'eau, sont largement compensées par l'expansion écono-

mique qui se produit le long de la nouvelle voie d'eau :

1°/ L'exemple de Dortmund (RFA) (...)

2°/ L'exemple du Mittellandkanal (Canal du Centre) et le développement de la région de Salzgitter, soumise à son influence (...)

3°) Dans le district de chemins de fer de Stuttgart, placé directement dans la zone d'influence du tronçon le plus actif du Neckar canalisé, le volume des marchandises traité par les chemins de fer allemands s'est accru annuellement d'un taux bien supérieur au taux d'accroissement des chemins de fer allemands, pris dans leur ensemble. La même remarque peut être faite le long du Main. (...)

La SNCF avance souvent l'argument que la réduction du taux de fret, que l'on peut escompter du canal, et de ce fait l'impulsion économique et humaine que l'on peut en attendre, pourraient être obtenus, sans le canal, à l'aide de simples tarifs préférentiels des chemins de fer. (...)

Avant tout, il nous apparaît que le canal est une solution durable, sur laquelle l'économie peut compter pour une période indéfinie, tandis que les tarifs préférentiels peuvent et doivent être modifiés ou supprimés. D'autant que de tels tarifs préférentiels sont en opposition avec les principes de la Communauté CA et de la CEE et qu'un jour ou l'autre ces principes seront appliqués. La France alors n'aura pas créé les réseaux d'infrastructure adaptée aux lois de la dure concurrence internationale ou européenne. (...)

ARTICLE 3 - Influence de la voie d'eau sur le trafic routier.

Nous avons vu qu'en Allemagne, c'est la route qui a enlevé aux chemins de fer ces dernières années une partie de leur trafic, la voie d'eau ayant mieux résisté à la concurrence routière que ces derniers.

En France, le problème se pose différemment. Et le transport par route ne risque pas de souffrir du transport par eau, n'ayant lui-même à transporter qu'un faible pourcentage des tonnages de produits pondéreux sur de longues distances.

Au contraire, de façon générale, le canal procurera des avantages au trafic « camions ». Les transports routiers à petite distance, seront considérablement favorisés. À proximité des ports qui s'aligneront sur le parcours de la voie fluviale, notamment Marseille, Lyon, Mulhouse, Strasbourg, Nancy, Metz, de nombreuses marchandises seront entreposées et transformées jusqu'au moment où la clientèle les achètera par petites quantités.

En ce qui concerne les transports routiers

à grande distance, c'est un accroissement du trafic perpendiculairement à la voie d'eau, qui sera la conséquence directe de la création d'un grand axe fluvial Nord-Sud. En particulier, il sera aisé aux camionneurs de Bordeaux de s'approvisionner éventuellement à Marseille, en produits sidérurgiques, dans les entrepôts réalisés à partir des matériaux en

provenance de la Lorraine, par la voie d'eau, concurrençant ainsi les aciers en provenance de la Ruhr par la voie maritime.

Par contre, certains trafics le long du Rhône, par exemple, tels que les transports de gravier, ou de ciment, pourront être évités par la route, ce qui élimine les risques d'accidents par chutes de graviers humides.

Chapitre 8. Les quatre chemins possibles

Voie meusienne Toul à Givet

Givet - Troussey : 272 km
Troussey - Toul : 50 km
Nombre d'écluses projetées : 46 écluses de Troussey à la frontière belge, au lieu de 59.
Coût probable : 68 milliards pour Givet-Troussey, 12 milliards pour Troussey-Toul
Total : 80 milliards.
Trafic présumé : 6 millions de t.
Trafic actuel : 2 700 000 t.

Voie Lorraine-Méditerranée Metz à Verdun-sur-le-Doubs

Longueur 420 km. 2 tracés : un par Toul, un par Nancy. Nombre d'écluses projetées : 45 à 50 au lieu de 143 actuelles.
Coût probable : 100 milliards de F.
+ 12 milliards pour Verdun-Lyon
Trafic présumé : (en t) :
Metz-Messein : 11 millions
Messein-Corre : 8,5 millions
Corre-Lyon : 11 millions
Trafic actuel : (en t) : Lyon-Chalon/Saône : 3 millions, Chalon-Corre : 1 100 000, Corre-Messein : 650 000, Messein-Toul : 850 000, Messein-Nancy : 600 000

Voie Rhin-Doubs-Rhône St-Symphorien à Strasbourg

Longueur : 328 km
De St-Symphorien à l'Île Napoléon : 223 km - 118 écluses. De l'Île Napoléon à Strasbourg : 105 km - 46 écluses. De l'Île Napoléon à Huningue : 28 km - 5 écluses. Actuellement, au total : 164 écluses pour 328 km.
Coût probable : 80 milliards
Trafic attendu sur le tronçon St-Jean-de-Losne-Mulhouse : 6,5 Mt.
Trafic actuel :
Mulhouse-St-Symphorien : 200 000 t.

Mulhouse-Strasbourg : 1 200 000 t.
Canal d'Huningue : 360 000 t.

Voie Lyon-Genève-Neuchâtel-Bâle par le Haut-Rhône

Longueur : 470 km dont 190 en territoire français.
Coût probable : 164 milliards auxquels il faut ajouter le coût des centrales thermiques.
Trafic actuel : 130 000 t de la Suisse à Lyon.
Trafic escompté : 2 000 000 t dont : 1 875 millions pour les importations, 125 millions pour les exportations, 200 millions pour le trafic intérieur.

Lyon-Marseille (par le Rhône)

Longueur : 328 km
Pente moyenne : 0,50 m par km
Coût probable : 25 milliards pour la section Arles-St-Louis-du-Rhône
Trafic présumé : 9 000 000 de t minimum
Trafic actuel : 1 340 000 de t.

ARTICLE 2 : Les 4 chemins possibles

Quatre chemins sont possibles, pour la réalisation de cette liaison fluviale Nord Sud à grand gabarit.

- L'un traverse la Lorraine, et relie le bassin rhénan au sillon rhodanien, en suivant le cours de la Moselle, puis de la Saône. Nous l'appellerons voie Moselle-Saône-Rhône, ou voie Lorraine-Méditerranée.

- L'autre, corollaire inévitable, et complément indispensable de la voie Lorraine-Méditerranée, est destiné à relier cette dernière à la Meuse belge, drainant sur son passage les départements de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Ardennes. Nous l'appellerons la voie Meusienne.

- Le troisième intéresse l'Alsace, et suit le

La voie meusienne est le corollaire inévitable et le complément indispensable de la voie Lorraine-Méditerranée

cours du Rhin jusqu'à Mulhouse, puis le cours du Doubs, celui de la Saône enfin, pour déboucher, comme le premier, dans le sillon rhodanien. Nous le désignerons sous le vocable : voie Alsace-Méditerranée, ou Rhin-Doubs-Saône-Rhône.

- Le quatrième enfin, qui intéresse aussi l'Alsace, après un long parcours - en territoire suisse, par Bâle et Genève, rejoint le Haut-Rhin, pour déboucher à son tour à Lyon, sur le sillon rhodanien, Lyon-Marseille : Nous l'appellerons la voie franco-suisse Rhin, Haut-Rhône. (...)

La voie Lorraine-Méditerranée (Moselle-Saône-Rhône) de Metz à Verdun/Doubs. (...)

1°/ Tronçon Thionville-Metz. Dans l'état actuel des décisions, les travaux actuellement en cours permettront de Rotterdam jusqu'à Metz la navigation des bateaux rhénans (1 500 t).

2°/ Tronçon Verdun/Doubs-Marseille, par Chalon et Lyon. Permet, moyennant de modestes aménagements, le passage sur une longueur de plus de 500 km, des bateaux d'une importance comparable à ceux du Rhin.

3°/ Tronçon Metz-Verdun-sur-le-Doubs (tronçon à canaliser). Deux variantes : (l'une par Toul : 422 km - 138 écluses, l'autre par Nancy : 395 km - 146 écluses). (...)

Coût probable des travaux pour la canalisation du tronçon Metz-Verdun/Doubs : 100 milliards.

La voie Alsace - Méditerranée

Éléments chiffrés du dossier « Aménagement de la voie d'eau navigable au gabarit des convois poussés » Strasbourg-Mulhouse (île Napoléon)-Verdun-sur-le-Doubs.

État actuel :

L'actuelle voie d'eau reliant le Rhin à la Méditerranée par l'Alsace et la Franche-Comté est composée des sections suivantes :

Canal du Rhône au Rhin : de Strasbourg sur le Rhin à St-Symphorien/Saône : 328 km. La Saône de St-Symphorien, à la Mulatière (Lyon) : 215 km. Le Rhône à l'aval de Lyon, jusqu'à St-Louis-du-Rhône : 325 km

Canal du Rhône au Rhin : de Strasbourg à St-Symphorien : 328 km

Tronçon Strasbourg, Île Napoléon (Mulhouse) : 105 km - 46 écluses

Tronçon Île Napoléon, au seuil de Valdieu (bief de partage des eaux) : 37 km - 39 écluses

Tronçon Seuil de Valdieu à St-Symphorien : 186 km - 79 écluses

Au total : 328 km - 164 écluses. moyenne :

1 écluse tous les 2 km.

Il faut y ajouter : Tronçon Île Napoléon à Huningue : 28 km - 5 écluses

Partie à aménager : Île Napoléon (Mulhouse) à St-Symphorien : 223 km - 118 écluses

1°/ Trafic actuel :

Branche Nord du canal du Rhône au Rhin (Strasbourg à Mulhouse) y compris le canal de Colmar 125 km : 1 200 000 t (105 + 20).

Canal de Huningue (28 km) : 360 000 t

Branche Sud du canal du Rhône au Rhin : Mulhouse (écluse 39) à St-Symphorien : (213 km) : 700 000 t. Dont : 500 000 sur le tronçon St-Symphorien-Tavaux (qui ne représente que quelques km) et 200 000 sur le reste.

2°/ Trafic escompté sur le tronçon Mulhouse - St-Jean-de-Losne : 6,4 Mt dont 2,2 dans le sens Sud-Nord, et 4,2 dans le sens Nord-Sud.

Coût probable des travaux pour la canalisation du tronçon Mulhouse-St-Symphorien : 80 milliards.

La voie Rhin-Rhône par la Suisse (Bâle, Lacs de Neuchâtel et de Biègne, Genève, Lyon) (...)

Distances : Lyon-Bâle : 470 km. Tronçon Lyon-Genève (en France) : 190 km ; Genève-Bâle (en Suisse) : 280 km (...)

Coût de la construction :

France : aménagement du Haut-Rhône : 190 km aux normes de 1350 t. (Lyon-Genève)

Investissement nécessaire : 43,25 milliards pour la seule navigation. Aménagements hydroélectriques correspondants : 102 milliards, pour une production de 1,81 milliard de kWh. Total : 145,25 milliards. (...)

Aménagement du Haut-Rhône aux normes des convois poussés pour la seule navigation : 60 milliards de francs, auxquels il faut ajouter les 102 milliards correspondants aux aménagements hydroélectriques à réaliser.

Total de la somme à investir sur le Haut-Rhône : 162 milliards.

Récapitulation générale :

La réalisation de la voie Lyon-Bâle, par Genève, aux normes des convois poussés reviendrait à :

- pour la seule navigation : 163 500 millions (63 milliards + 103,5 milliards),

- pour les nécessaires aménagements hydroélectriques en France : 102 milliards de francs.

Total général : 266 milliards de francs dont, pour la partie située en France : 162 milliards de francs (60 milliards pour la navigation, 102 milliards pour les aménagements hydroélectriques).

Trafic actuel sur le Haut-Rhône : 130 000 t
Trafic escompté : 2 millions de t.

La Meuse française

État actuel :

Longueur : 272 km de Troussey à la frontière belge, 59 écluses. Dénivellation : 150 m.

Accessible aux bateaux de canaux de 270 t, de 315 t de Givet à Verdun.

Coût approximatif de l'opération : 80 milliards de Givet à Toul, 68 milliards de Givet à Troussey.

Trafic actuel en 1958 : 2 357 841 t.

Trafic futur escompté : 7 000 000 t. (...)

Chapitre 9. Le Rhône

ARTICLE 1 : Le Rhône, voie magistrale de pénétration entre les Alpes et le Massif Central

Tronc commun aux quatre grandes voies qui unissent la Méditerranée

- à la Lorraine et aux bassins industriels de l'Europe de l'Ouest
- à l'Alsace et au système rhénan
- à la Meuse, aux bassins miniers belges et aux ports sur la Mer du Nord
- à la Suisse. (...)

ARTICLE 2 : Trafic

L'examen du trafic sur le Rhône dénote un accroissement continu.

Il est passé de 850 000 tonnes en 1951 à 875 000 en 1952; 900 000 en 1955; 1 060 000 en 1956; 1 335 000 en 1958.

Sur la Saône, l'importance du trafic est encore plus révélatrice : De Lyon à Saint-Jean-de-Losne, il est passé de 1 800 000 tonnes en 1951 à 3 060 000 tonnes en 1958. On peut estimer qu'il aura doublé en dix ans.

De même sur la Saône, en amont de St-Symphorien, de Verdun-sur-le-Doubs et Corre, il est passé de 560 000 tonnes à 1 100 000 tonnes pendant la même période, il aura également doublé en 10 ans.

Le fait qu'il y passe un trafic relativement considérable, montre l'importance économique naturelle de cette voie.

Il en est de même sur le Rhône, lorsque l'on sait qu'il reste 1/3 du parcours qui n'est pas aménagé à la grande navigation régulière.

Les études de trafic, qui ont été faites par le Consortium des Voies Navigables de Lorraine, laissent présager la circulation de 8 600 000 tonnes sur le tronçon Lyon-Marseille, et de 11 000 000 tonnes sur le tronçon Corre-Lyon, dès lors que la voie Lorraine-Méditerranée aura été réalisée. (...)

Par ailleurs, si en même temps que la voie Lorraine-Méditerranée, est réalisée la liaison Alsace-Méditerranée par le Doubs et la Saône, on peut ajouter 3 Mt sur les 6 millions

qui sont estimés vraisemblables sur le tronçon Mulhouse-St-Jean-de-Losne.

Le chiffre minimum de trafic de marchandises sur le Rhône, sera alors de 11 à 12 Mt. (...)

Nous adopterons comme chiffre de trafic moyen sur le Rhône : 10 Mt, lorsqu'il sera entièrement aménagé aux 1 350 t et aux convois poussés.

Trafic probable : 10 Mt, au cas de la réalisation Lorraine-Méditerranée; 12 Mt au cas de la réalisation des 2 voies Lorraine-Méditerranée et Alsace-Méditerranée.

ARTICLE 3 : Aménagement du Bas-Rhône à la navigation internationale

Travaux réalisés et travaux à réaliser sur le Bas-Rhône, de Marseille

État descriptif : Distance Lyon-Méditerranée : 328 km. Niveau des eaux à Lyon : 158 m. Pente moyenne : 0,50 m par km

Pour remplir les fonctions qui devraient lui incomber dans l'économie moderne, et dans les perspectives de la France en présence de l'Europe Économique et du Marché Commun, des travaux importants d'amélioration et d'aménagement sont indispensables. (...)

En définitive, la dépense à effectuer pour aménager la voie fluviale au gabarit des convois poussés et au gabarit international sur le tiers aval du Rhône est d'environ 79 milliards, évaluation faite bien entendu en admettant que cette voie est préparée à recevoir les usines électriques associées.

La dépense effectivement impartie à l'aménagement en voie navigable est de l'ordre de : $0,3 + 8 + 9,5 = 17,8$ milliards.

Compte tenu de l'approximation des autres estimations établies sur le reste du trajet Rhône-Rhin, nous arrondirons cette évaluation à : 18 milliards pour le tiers aval du Rhône.

Et la dépense nécessaire pour aménager le Rhône, de Marseille à Lyon au gabarit international peut être estimée à : 27 milliards (18 + 9).

L'examen du trafic sur le Rhône dénote un accroissement continu. Sur la Saône, il a doublé en 10 ans. On peut envisager un trafic de 10 Mt sur le Rhône lorsqu'il sera entièrement aménagé

NDLR. Illustration de l'erreur bien connue qui consiste à faire des prévisions en prolongeant géométriquement les courbes de croissance. Désormais aménagés à grand gabarit sur 460 km de Fos à Chalon, le Rhône et la Saône ont en 1995 à peu près le même trafic qu'en 1958. S'il avait continué à doubler tous les 10 ans, il avoisinerait les 20 Mt sur le Rhône en 1997, soit à peu près la saturation du fleuve, compte tenu de l'aménagement actuel. En 1995, le trafic sur le Rhône était d'environ 1,5 Mt.

Chapitre 10. Productivité économique de la voie navigable

Une question préalable : le problème des investissements sur les voies navigables doit-il être traité du point de vue de la rentabilité de l'exploitation, ou de celui de la productivité pour l'économie nationale ? La prise en considération de l'un ou l'autre des points de vue peut conduire à des conclusions divergentes.

Il existe des investissements qui, envisagés sur le plan de la stricte exploitation, sont rentables, mais n'offrent aucun intérêt pour l'économie générale, et peuvent même lui être préjudiciables : ce serait le cas d'une exploitation abusive de certaines ressources minières, ou de certaines richesses agricoles ou forestières qui, à court terme, sont susceptibles de procurer des profits élevés.

À l'inverse, il y a des investissements que leur mise en valeur et leur exploitation ne permettront pas d'amortir, mais qui procureront de grands avantages à l'économie nationale, et pourront même être d'un intérêt vital pour celle-ci. C'est la notion d'investissements en vue du « service public ».

Tel peut être le cas des routes, des digues au bord de la mer, des adductions d'eau potable dans les grandes villes (la plupart du temps trop coûteuses pour être entièrement financées par les redevances des consommateurs d'eau), d'évacuation des eaux usées, de certaines voies ferrées.

Il convient de distinguer :

- les investissements de nature « commerciale », dont la nature permet d'escompter la couverture des frais, et même un bénéfice ;
- et les investissements « à caractère de service public », qui doivent être créés, développés et entretenus en vue de la satisfaction d'un besoin d'intérêt général ou national, bien que l'on sache que l'on ne pourra guère compter sur une couverture totale des frais d'amortissement, et des frais d'exploitation à l'aide des redevances.

Très généralement, dans le passé, dans le domaine de l'infrastructure « transports », les grands investissements ont été décidés sous l'angle de l'intérêt et des besoins nationaux, sans rechercher la rentabilité. Cela reste vrai aujourd'hui.

Certains réseaux d'infrastructure nationale, pour le transport des biens et des hommes, pourront être amenés à concevoir leur gestion dans une des perspectives, ou dans une autre.

La SNCF, par exemple, peut être gérée avec

le souci d'être une entreprise commerciale rentable (elle favorisera dès lors les réseaux à grands trafics au détriment des petits), ou bien un service d'intérêt public (et elle pourra favoriser certaines lignes à faible trafic, si l'on considère de l'intérêt public de redonner la vie à une région, à un département, à un canton, de faible densité de trafic, dans le temps présent, mais dont le désenclavement est la condition de sa renaissance économique).

Par contre, pour les routes, si l'instauration de péages peut permettre d'envisager le financement partiel de certaines autoroutes par les usagers, il restera toujours un nombre considérable de routes que l'on sera obligé, au départ, de construire et d'entretenir uniquement à l'aide de ressources publiques. On doit cependant les mettre à la disposition du public parce que, du point de vue économique, elles se révèlent absolument indispensables. (...)

Évidemment, entre plusieurs formes d'investissements capables de concourir utilement à l'accroissement de la productivité nationale, ce seront les investissements donnant également lieu à une rentabilité propre qui auront la priorité.

Mais le facteur déterminant, quant à l'opportunité d'un investissement concourant à l'expansion d'un pays ou d'une région, sera toujours « son poids stimulant spécifique » pour l'économie générale.

Cette considération nous a amenés à distinguer trois modes d'évaluation de la rentabilité économique des différents tracés possibles de la voie Rhin-Méditerranée.

1° Le premier est la rentabilité propre de la voie d'eau aménagée.

Son objet est simple : il consiste à comparer le coût de la construction, augmenté des intérêts d'amortissement, aux différentes recettes que peut procurer la voie d'eau aménagée (raccordement hydraulique avec les villes ou les organismes ruraux, péages éventuels, recettes afférentes au capital de la société de gestion, recettes à provenir de la vente de l'électricité produite par les centrales hydroélectriques...). Il appartient à la direction des voies navigables du ministère des Transports et des Travaux Publics, d'établir ces données en liaison avec la CNR, et l'Électricité de France, éventuellement avec le ministère de l'Agriculture. (...)

Mais, pour apprécier l'opportunité pour

Il y a des investissements que leur mise en valeur et leur exploitation ne permettront pas d'amortir, mais qui procureront de grands avantages à l'économie nationale. C'est la notion d'investissements en vue du « service public »

un État d'entreprendre ou non les travaux, ils ne représentent qu'une faible partie de l'apport éventuel de la voie d'eau à l'économie générale du pays. Et c'est l'évaluation de cet apport qui est déterminante pour l'appréciation de l'opportunité ou non de l'opération. Nous appellerons cet apport « productivité générale » de la voie d'eau. (...)

La voie d'eau ne modifie pas seulement le régime de trafic des tronçons existants qu'elle réunit, mais elle peut bouleverser les structures économiques, industrielles, et de peuplement des régions qu'elle traverse. Elle peut donner une extraordinaire impulsion à des régions en sommeil. L'évaluation de ces bouleversements structurels, l'évaluation de cette impulsion économique donnée aux régions intéressées, constituent la seule garantie de la rentabilité vraie de la voie d'eau. (...)

Dans les pays européens, pour des voies d'eau à grand gabarit, de difficulté de réalisation moyenne, le chiffre de 6 Mt de trafic moyen est estimé suffisant pour assurer la rentabilité de la voie considérée. En France, c'est un chiffre généralement admis également par les spécialistes des voies navigables. À l'exception du tronçon Lyon-Genève, le trafic escompté est suffisant pour assurer la rentabilité de principe. De toute façon, dans ce domaine, il serait souhaitable que la Direction des Voies Navigables fasse connaître les conclusions des études auxquelles elle a été conduite, pour ces différents trajets.

Par ailleurs, il est certain que, pour les trajets sur lesquels des centrales hydroélectriques seront aménagées, la quantité d'électricité produite interviendra grandement dans l'appréciation de la rentabilité. Il devra en être tenu compte sur le Bas-Rhône, sur le tronçon Lyon-Genève et sur le Doubs.

2°/ Le second mode d'évaluation consiste à apprécier l'économie qui est susceptible de résulter, pour les communes, cantons et départements desservis par la voie d'eau canalisée, de l'utilisation de ce mode de transport, pour les marchandises qui y sont importées, ou en sont exportées. (...) Nous la désignerons sous la formule « avantages apportés par la voie fluviale en matière de fret à l'économie des régions placées dans la zone d'influence ».

Il n'est pas contestable que l'économie permanente de fret que procure la voie navigable, pour les marchandises volumineuses et pondéreuses, soit de première importance pour l'économie des régions intéressées. (...)

En raccourci, la méthode consiste à évaluer le volume moyen de fret « détourné » au profit de la voie d'eau, et l'économie moyen-

ne par tonne réalisée par suite de l'utilisation de ladite voie. (...)

En attendant les résultats de l'enquête chiffrée, à laquelle il est actuellement procédé, sur les différents tracés possibles de la voie Rhin-Méditerranée, avec le concours d'organismes spécialisés dans les études économiques et d'aménagement du territoire, et sous l'active tutelle des préfets des départements intéressés, le soussigné a effectué lui-même une première évaluation sommaire du profit direct, susceptible de résulter, pour l'économie des départements situés dans sa zone d'influence, de l'utilisation de la voie d'eau à grand gabarit Thionville-Metz-Lyon-Marseille, par les frets en provenance ou à destination des départements en question.

À cette fin, il a adopté les principes de la méthode allemande « Sympher » ci-dessus évoqués. Mais, contrairement à ladite méthode, et pour éviter d'avoir à engager dès le départ une controverse avec les moyens de transport existants, qui seraient fondés à évoquer le préjudice que leur causerait un éventuel détournement de trafic, il est parti des chiffres de fret susceptibles d'emprunter la voie d'eau, supposée achevée. (...)

S'il y a, par cette méthode de calcul, une erreur d'appréciation, elle ne peut être que dans le sens d'une sous-évaluation.

Compte tenu des coefficients de pondération prévus pour les diverses catégories de marchandises, l'économie moyenne par tonne « toutes catégories » a été évalué à 9 NF sur le parcours Thionville-Lyon et à 12 NF sur le parcours Thionville-Marseille.

Ces moyennes, par tonne, appliquées aux 8 Mt « moyenne » sur les parcours considérés conduisent à une économie de 72 millions de NF/an sur le parcours Thionville-Lyon; 96 millions de NF/an sur le parcours Marseille-Lyon.

Cette économie annuelle, capitalisée sur 25 ans (et là également il s'agit d'un chiffre modeste pour l'amortissement d'un canal), conduit à une valeur de : 1 800 millions de NF sur le parcours Thionville-Lyon; 2 400 millions de NF sur le parcours Thionville-Marseille (dans ce dernier calcul, n'intervient pas le fret qui proviendrait, pour le tronçon Chalon-Marseille, de l'ouverture de la voie internationale du Rhône au Rhin par le Doubs).

Ces 1 800 millions et 2 400 millions de NF sont à comparer avec le coût de la construction du tronçon Metz-Lyon d'une part, Metz-Marseille d'autre part. Les crédits évaluatifs ont été fixés à 100 milliards de francs pour la section Metz-Lyon.

Il convient d'en déduire 10 % environ, représentant les frais de construction incombant à l'hydraulique générale, y compris les

C'est l'apport de la voie d'eau à l'économie générale du pays qu'il faut évaluer pour apprécier l'opportunité de l'opération

Pour des voies d'eau à grand gabarit de difficulté de réalisation moyenne, le chiffre de 6 Mt de trafic est estimé suffisant pour assurer la rentabilité de la voie considérée

NDLR. Ce trafic est loin d'être atteint sur la liaison Rhin-Main-Danube, 5 ans après son inauguration, et ne le serait certainement pas sur une liaison Rhin-Rhône via le Doubs ou via la Moselle, contrairement aux prévisions optimistes de ce rapport.

Nous avons procédé à une évaluation du volume de fret « détourné » au profit de la voie d'eau, et l'économie moyenne par tonne

***Nous arrivons
par ces calculs
(méthode Sympher)
à un avantage
de 40 milliards
pour le tronçon
Thionville-Lyon
et de 62 milliards
pour le tronçon
Thionville-Marseille***

travaux d'aménagement du lit des rivières ou canaux à travers les villes, qui interviennent comme plus-value d'urbanisme. Il reste donc 90 milliards pour la voie navigable proprement dite.

En évaluant à 5 % les intérêts annuels sur les fonds investis dans la construction, on aboutit, en supposant une durée de construction de 10 ans (maximum !), à un coût de construction de 140 milliards pour le tronçon Metz-Lyon, et à un coût de construction de 140 milliards + 38 milliards = 178 milliards pour le tronçon Metz-Marseille.

Ainsi, les avantages apportés à l'économie générale, du seul fait de l'économie de fret, par la canalisation à grand gabarit Rhin-Moselle-Rhône, calculée selon les critères de la méthode Sympher conduisent un chiffre de : $180 - 140 = 40$ milliards pour le tronçon Thionville-Lyon ; $240 - 178 = 62$ milliards pour le tronçon Thionville-Marseille. (...)

La SNCF, même en présence de notre calcul, qui a eu cependant pour souci de lui réserver un domaine intact dans le trafic d'avenir, peut estimer qu'elle subit un préjudice équivalent à la perte de charge transportée. Nous avons montré précédemment que d'une part ce fret ne serait pas transporté sur le territoire national mais en dehors ; d'autre part, la pratique de la vie économique nous apprend que la mise en disponibilité de certaines installations préexistantes, par suite d'un transfert de charge, n'est en général que d'une durée extrêmement courte, car elle est compensée par des améliorations pouvant consister en abaissements des prix, par de nouvelles augmentations de profits. (...)

Il y a lieu d'ajouter, à ce premier bilan, toute l'action stimulante exercée dans les différents domaines :

- implantation d'entreprises industrielles, commerciales ou artisanales ;
- amélioration de la production et des débouchés de l'agriculture ;
- création d'emplois dans les régions intéressées.

Cette action stimulante accroît la richesse nationale et par voie de conséquence la capacité contributive.

Nous en arrivons ainsi à un troisième mode d'évaluation du bénéfice, apporté par la mise en œuvre de la voie d'eau. Cette dernière évaluation, qui s'ajoute à la précédente (et ne s'y substitue pas), est la plus représentative. Elle est, en fait, l'appréciation de la plus-value économique, sociale et humaine créée par la voie d'eau, au profit des régions de la zone d'influence, et au profit de l'économie générale du pays.

***La dernière
évaluation consiste
en une appréciation
de la plus-value
économique, sociale
et humaine créée
par la voie d'eau***

Nous avons vu au chapitre « Influence de la voie d'eau » qu'en Allemagne, les chiffres d'affaires industriels au km², sont de 26 à 33 %, plus élevés le long des voies d'eau que dans les zones non attenantes. Il en est de même pour l'emploi. (...)

Ces considérations nous ont amenés à engager une enquête générale, destinée à obtenir, pour les 4 chemins possibles, une évaluation aussi précise que possible de l'action de la voie d'eau Rhin-Méditerranée sur les structures économiques, industrielles et humaines des régions traversées. Cette enquête doit permettre également d'obtenir l'évaluation de l'accroissement annuel du produit national que l'on peut attendre de cette réalisation. (...)

VALEUR DES PRÉVISIONS

Lorsque l'on compare les calculs prévisionnels qui ont été effectués pour des voies navigables actuellement construites, et les résultats actuellement acquis sur ces voies, l'on constate que le trafic a toujours pris beaucoup plus d'ampleur qu'on ne le croyait possible alors. (...)

ANNEXE relative au mode de calcul de l'économie de fret résultant du transport par la voie d'eau à grand gabarit

1^{er} exemple : Économie appréciée sur le tronçon Thionville-Lyon, par tonne d'acier laminé.

Prix actuels (en wagons isolés de 20 t, barème 975, allocations d'embranchement déduites, trafic intérieur) : 48,68 NF.

Prix fret avenir (hypothèse) Trains complets de 1160 t (réduction pour ligne électrifiée - barème 975 moins 30,4 %) allocations d'embranchement déduites : 28,56 NF

Canal Moselle-Saône à grande section (y compris 3 NF pour mise en bateau) : 10,40 NF

L'économie actuelle par tonne d'acier laminé serait de 30,38 NF. L'économie vraisemblable par rapport au transport par fer, en supposant l'électrification réalisée serait de 18,16 NF. Et ceci en supposant que les aciers ne soient pas transportés par la voie Rhin-Rotterdam-Méditerranée, ce qui conduit à des sorties de devises supplémentaires.

2^e exemple : laitier pour cimenteries

Voie ferrée : 15,72 NF.

Péniches 260 t (y compris 1,3 NF pour mise en bateau) : 23,01 NF.

Trains complets de 1160 t (W.R.) : 14,67 NF

Canal Moselle-Saône : 8,7 NF.

L'économie minimum (par rapport à toute autre solution) serait d'environ 6 NF. En réalité le profit pour l'économie de la région Lorraine dans le cas des laitiers serait beaucoup plus grand, puisque le prix de transport actuel ne permet pas de les utiliser dans les cimenteries du sillon rhodanien.

Pour Thionville-Marseille :

1°/ Aciers laminés

Fer direct : actuel : 64,35 NF

Avenir (Trains complets 1 160 t avec réduction pour ligne électrifiée) : 45,16 NF

Canal Moselle-Saône à grande section : 13 NF

Économie minimum par tonne : 32 NF.

2°/ Laitier pour cimenteries

Fer direct : trains complets de 900 t : 22,36

Trains complets 1 160 t : 20,87

Canal Moselle-Saône : 13,7

Économie minimum par tonne : 7 NF.

ANNEXE

relative à l'étude économique, actuellement en cours, pour chacun des itinéraires possibles de la voie Rhin-Méditerranée.

Pour chacun des tronçons, l'inventaire portera utilement sur les différents rôles qui incomberont à cette artère fluviale au gabarit international (...).

ANNEXE I (relative au bénéfice que l'économie des départements situés le long de la voie d'eau peut attendre de l'utilisation de cette voie par les marchandises importées ou exportées). Enquête à mener sous l'égide du Ministère des Travaux Publics.

Fret susceptible d'être exporté ou importé par la voie d'eau, et transbordé dans les différents points des départements - Bénéfice que l'économie des départements pourrait en attendre.

En complément : accroissement éventuel du fret et de la rentabilité des autres voies traditionnelles de transport liées à celle-ci. (...)

ANNEXE 2 relative à l'influence de la voie d'eau sur les structures économiques, industrielles et de peuplement (enquête en cours actuellement sous l'égide de l'Aménagement du Territoire). (...)

1) Exploitation des ressources locales communes, mais non exploitées, faute de liaisons adaptées, ou suffisamment bon marché, avec les centres de consommation. (...)

2) Expansion des ensembles industriels existants. Création de nouvelles industries du fait de l'amélioration des liaisons avec les lieux de production des produits de base et les marchés de consommation. (...)

3) Décentralisation industrielle naturelle - Zones de peuplement - Décentralisation de l'habitat - Extension linéaire des zones d'influence des ports et des villes. (...)

4) Développement des villes et des ports situés sur la voie fluviale. (...)

Analyse quantitative

1) Chiffre de la population active actuelle par département.

2) Emplois dans l'agriculture et la sylviculture, emplois industriels, emplois dans l'extraction, emplois dans le bâtiment et les travaux publics, emplois dans les transports, emplois dans le commerce.

3) Compte tenu des perspectives démographiques et de l'évolution probable de l'agriculture, de la sylviculture et des activités industrielles dans chaque département, en supposant qu'aucun grand facteur nouveau ne viendra troubler le rythme actuel de son évolution économique, évaluation du nombre d'emplois à créer d'ici 1966 et 1970, pour assurer aux populations du travail et un revenu suffisant.

4) Chiffres d'affaires industriels actuels au km² (en milliers de nouveaux francs)

- Emplois industriels au km²

- Surfaces industrielles au km²

L'évolution de ces trois chiffres de 1945 à 1959 sera une donnée intéressante. (...)

Chapitre 11. Voie d'eau navigable Rhin-Méditerranée et aménagement du sillon rhodanien

ARTICLE 1 - La voie navigable à grand gabarit Rhin-Méditerranée, épine dorsale Nord-Sud de l'aménagement de l'entière partie Est du territoire.

Nous avons vu que, selon le tracé choisi, cette voie a la particularité d'intéresser directement et simultanément la vie et la structure d'une quinzaine de départements, indirectement d'autres.

**La voie d'eau
Rhin-Méditerranée
sera un facteur
puissant d'essor
économique
pour les noyaux
d'intense activité
et de repeuplement
pour les régions
faibles**

tement bien davantage encore (environ 1/3 de la France).

Elle relie d'abord entre eux des noyaux d'intense activité économique :

- le bassin lorrain, ou l'Alsace au nord;
- le bassin Lyonnais au centre, prolongé par les pôles de Saint-Etienne vers le Sud, Chalon-sur-Saône vers le nord;
- Marseille et ses complexes portuaires.

Entre ces noyaux, elle traverse de vastes régions et de larges bandes de territoire, frappées d'insuffisance économique et de faible densité humaine. (...)

Voie de communication nationale et internationale de première grandeur, support d'un puissant flux économique, qui balayera du nord au sud les régions riveraines. (...)

Développement et expansion en profondeur des régions d'intense activité économique qu'elle reliera.

Le flux économique qui, sur plus de 1 000 km, traversera du nord au sud, et du sud au nord ce grand axe fluvial, créera sur tout son parcours, par induction, un essor industriel d'autant plus intense que les régions reliées les unes aux autres sont, en beaucoup de points, complémentaires. (...)

Réanimation des régions dévitalisées - La voie Rhin-Méditerranée facteur équilibrant entre régions faibles et régions fortes (...)

Analogies des perspectives ouvertes pour les régions de l'Est français par l'aménagement de la voie Rhin-Méditerranée avec celles ouvertes pour les régions allemandes de Bavière, de Franconie, du Palatinat par l'aménagement du Main et du Neckar entre le Rhin et le Danube. (...)

Même vocation et importance européennes : Le Main et le Neckar relient le bassin rhénan au bassin du Danube. La voie du Rhône au Rhin relie le bassin rhénan au bassin méditerranéen.

Même vocation de lien entre régions complémentaires, entre complexes de production et marchés de consommation : Le bassin lorrain joue le rôle de la Ruhr; Lyon celui du centre industriel de Nuremberg; Stuttgart celui de Sochaux-Montbéliard; Aschaffenburg, Francfort, Ratisbonne peuvent aisément être comparées à Strasbourg, Mulhouse et Bâle. Les bassins miniers, charbonniers et houillers se retrouvent ici comme là. (...)

Comme les régions drainées par la Saône, le canal de l'Est, la Moselle et le Doubs, et le Rhône, le Main et le Neckar ont irrigué des territoires qui végétaient sur le plan économique, et les ont complètement rénovés.

Il est remarquable d'ailleurs de noter que

les régions du Main et du Neckar, quoique parfaitement équipées depuis de très nombreuses décennies sur le plan ferroviaire, n'ont vu l'exploitation de leurs ressources et l'implantation de puissantes industries que depuis la canalisation.

C'est là un exemple frappant du fait que la navigation fluviale est la seule possibilité de vaincre, le cas échéant, le handicap découlant d'une situation excentrée par rapport aux grands bassins industriels et miniers. (...)

Aux États-Unis, les résultats obtenus pour la réanimation d'authentiques « déserts » par les grandes voies d'eau ne sont pas moins prometteurs. (...)

Ainsi, il y a tout lieu d'affirmer que la voie d'eau Rhin-Méditerranée, en créant un lien commun à ces régions fortes, construites autour de noyaux d'intense activité économique, et à ces régions faibles qui alternent avec les premières, sans discontinuité, sur près de 1 000 km, en facilitant leur interaction et leur interpénétration, sera un facteur puissant d'essor économique pour les premières, de revitalisation et de repeuplement pour les secondes.

ARTICLE 2 - Le sillon rhodanien grand axe de peuplement et d'aménagement du territoire.

Tout au long de l'étude que nous avons menée à propos des différentes liaisons possibles du Rhône avec l'Europe du Nord-Ouest et le Rhin, il était un facteur commun qui commandait l'ouverture de ces liaisons, ou en était l'aboutissement : le sillon rhodanien. (...)

À ses deux extrémités, deux grandes agglomérations, Lyon et Marseille, sortes de pôles de résistance à l'attraction, vers le Nord et vers Paris, de tout ce qui existe comme activités économiques dans la partie sud de notre pays.

Entre ces deux places fortes, les rives du sillon rhodanien traversant des régions d'apparence prospère : le lit du fleuve est devenu le siège d'une agriculture de fruits et de primeurs, exceptionnellement florissante. (...)

Sur le plan industriel également, lorsque l'on descend le cours du Rhône, on découvre :

- quelques noyaux industriels, implantés sur les rives mêmes, ou à la naissance des vallées transversales : Rive-de-Gier, Givors, le Péage-du-Roussillon;
- quelques industries chimiques, quelques fabriques de pâte à papier;
- quelques cimenteries;
- quelques ports aussi, dont l'initiative des Chambres de commerce et des industriels locaux amorce la création.

Cette prospérité apparente, lorsqu'on la compare à la grande pauvreté qui règne sur

les départements avoisinants, dès que l'on s'écarte un peu de la vallée rhodanienne proprement dite, peut sembler réconfortante. Et cependant, si l'on prend la peine de faire une comparaison avec ce qui se passe sur les rives du Rhin, on reste frappé de stupeur.

D'un côté, sur le Rhin, 100 Mt qui, jour et nuit, circulent et se transbordent entre le fleuve et les rives, couvertes sans discontinuité aucune, depuis Cologne jusqu'à la mer, d'impressionnants complexes industriels, qui alternent avec des agglomérations qui déroulent de part et d'autre de la voie d'eau leurs avenues tirées au cordeau.

La plus grande canalisation d'eau de notre époque, voire de tous les temps, a pu dire récemment le ministre allemand des Transports. Une canalisation, a-t-il ajouté, qui a permis de donner du travail à 10 millions d'Allemands réfugiés ou déplacés des territoires de l'Est. Une canalisation qui a permis de reconstruire dans des délais records la plus importante concentration industrielle de l'Europe.

De l'autre côté, le Rhône, 1 million de tonnes de marchandises (2% du trafic total français). Quelques charmantes villes ou cités touristiques, aux murs patinés par le temps : Avignon, Orange, Vienne, Arles, Aix-en-Provence... Les cultures sont prospères. Mais quelles perspectives pour l'avenir ?

Et c'est ici, à ce point de l'étude du dossier, qu'il apparaît indispensable que le gouvernement puisse fixer, en grandes lignes, les options qu'il faut prendre dès aujourd'hui. Ces options font l'objet de la conclusion de cette étude, qui figure en fin du présent document.

ARTICLE 3 - Lyon sur le Rhône

Lyon est le carrefour du sillon rhodanien et des voies d'eau qui le prolongent dans diverses directions majeures. Carrefour du Bas-Rhône vers Marseille et la Méditerranée; du Haut-Rhône vers la Suisse; de la Saône vers les bassins miniers et industriels; du Nord-Est et vers le bassin du Rhin avec Strasbourg et Bâle. (...)

ARTICLE 4 - Options gouvernementales qui conditionnent l'aménagement du sillon rhodanien

Lorsque l'on compare ce qui se passe sur le Rhône ou ce qui se passe sur le Rhin, ou même sur les voies plus récentes du Main et du Neckar, on a le sentiment qu'un actif français considérable, l'eau du Rhône, n'est pas exploité à sa vraie dimension. (...)

Désire-t-on qu'il reste un cours d'eau qui irrigue, plus ou moins, les terres et les régions avoisinantes? Désire-t-on qu'il se cantonne dans son rôle de puissant donateur d'électricité; désire-t-on qu'il reste un fleuve au cours capricieux qu'empruntent, au gré des circonstances, quelques marchandises destinées à alimenter les entreprises et les agglomérations riveraines?

Désire-t-on au contraire que, comme le Rhin, le Main, le Neckar, le Canal Albert, ou le Tennessee, il soit une des grandes canalisations de l'Europe, un des grands axes de peuplement de la France, une des grandes vallées industrielles du bassin méditerranéen? (...)

Si c'est le second rôle que l'on veut voir jouer au sillon rhodanien, ce ne peut être que dans la mesure où sont approuvés les préalables qui conditionnent pour lui la possibilité de le jouer. Nous le répéterons ici avec force : pour que le sillon rhodanien puisse être le creuset à partir duquel s'élanceront les structures nouvelles d'un pays qui a besoin d'être irrigué, dans toutes les directions, du flux vitalisant des grands circuits d'échanges, pour qu'il soit le grand axe de peuplement et d'industrialisation que réclame la démographie française, pour qu'il puisse enfin être l'axe d'accrochage du Sud-Est français et avec lui du bassin méditerranéen à la prospérité économique de l'Europe de l'Ouest, il est une condition *sine qua non* : le relier, par une voie d'eau Rhin-Méditerranée ouverte à la grande navigation, au système rhénan de l'Europe de l'Ouest. (...)

On peut raisonnablement penser que, le long de ce tronçon Lyon-Marseille, les industries et les agglomérations urbaines viendront s'aligner comme les perles d'un collier. (...)

***D'un côté, le Rhin,
100 millions de t
qui circulent
jour et nuit,
d'impressionnants
complexes
industriels.
De l'autre côté,
le Rhône,
1 million de t
de marchandises,
quelques villes
touristiques, mais
quelles perspectives
pour l'avenir ?***

***Le Rhône n'est pas
exploité
à sa vraie dimension***

***Pour que le sillon
rhodanien devienne
le grand axe
de peuplement et
d'industrialisation
que réclame
la démographie
française,
il faut le relier
par une voie d'eau
Rhin-Méditerranée
au système rhénan***

Chapitre 12. Solution proposée pour une liaison Rhin-Méditerranée

ARTICLE 1 - Alternative : Programme de 2,20 m et programme « à gabarit international »

Liaison Bassin rhodanien-Méditerranée.

Bassin rhénan-Europe de l'Ouest

Deux branches possibles : Saône - Canal de l'Est - Moselle, Doubs - Canal Rhône-Rhin

Un programme, dit des « 2,20 m » a été inscrit au III^e Plan de Modernisation et

**Quelles que soient
les perspectives
de mise au gabarit
international d'une
des deux voies, ou
des deux, il paraît
indispensable
de poursuivre
de façon accélérée
le programme
des 2,20 m**

NDLR. À cause des projets délirants de liaisons inter-bassins à grand gabarit, on n'a jamais entretenu correctement (ni a *fortiori* amélioré) les canaux existants depuis 40 ans. Le canal de l'Est et le canal du Rhône au Rhin sont toujours au mouillage de 1,80 m.

**La priorité doit
être donnée
à la réalisation
de la voie d'eau
à grand gabarit
Lorraine-
Méditerranée**

NDLR. Par la suite, les promoteurs des liaisons à grand gabarit mettront en avant la liaison Alsace-Méditerranée via le Doubs.

**Il est impensable
de réaliser la liaison
par la Lorraine
sans réaliser
simultanément
la liaison
par le Doubs**

NDLR. Où est la priorité, s'il faut faire les deux liaisons en même temps ?

d'Équipement, et est en voie de réalisation, pour remettre en état ces canaux qui sont plutôt, actuellement, des « rigoles » que des voies d'eau. La navigation y est en effet d'une parfaite incommodité, compte tenu de l'état du nombre des écluses à franchir, et du trop faible mouillage, au point que les péniches elles-mêmes du parc existant, chargées à 260 t, ont des difficultés à s'y mouvoir de manière rentable.

Quelles que soient les perspectives de la mise au gabarit international d'une des deux voies, ou des deux simultanément, il paraît indispensable de poursuivre de façon accélérée le programme des 2,20 m, parallèlement sur les deux voies. (...)

Ainsi, si l'on veut éviter la stérilisation complète des régions qui s'échelonnent le long des canaux, et si l'on veut pouvoir attendre utilement le jour où sera ouverte à la navigation la voie à grand gabarit, il importe de mettre en œuvre au plus tôt la modernisation de ces voies, leur enfoncement à 2,20 m, la remise en état des écluses fatiguées, le jalonnement des trajets. (...)

Ces prémices étant établis, nous exposons les raisons pour lesquelles il nous apparaît indispensable de prévoir au plus tôt la réalisation du grand programme de 1 350 t. Et de même que j'ai montré que les travaux de modernisation du canal ne devaient pas souffrir de la perspective d'une voie à grand gabarit, de même il semble qu'il serait préjudiciable aux intérêts vitaux du pays de retarder la décision concernant cette dernière, et le rythme des travaux pour la réaliser, sous prétexte des aménagements inscrits au programme actuel.

Au contraire, si l'on sait publiquement que la décision est prise de réaliser la grande voie fluviale, beaucoup de marchandises commenceront à emprunter le petit canal, beaucoup d'entreprises industrielles s'implanteront sur ses rives, pour ne pas être absentes lorsque le grand sera mis en service, rentabilisant ainsi de façon accélérée les quelques dix milliards de sacrifices que l'on aura faits pour rendre le premier attrayant à la navigation des 350 t.

ARTICLE 2 - Solution proposée : de nature à restructurer, au mieux de l'intérêt des populations de l'Est, du Centre, et du Sud-Est de la France, et au mieux des intérêts des régions et départements intéressés, le territoire national.

1°/ Le premier point est l'importance vitale que représente pour la sidérurgie de l'Est, le complexe industriel du bassin lorrain et l'industrie mécanique française dans son

ensemble, la réalisation de la voie d'eau navigable à grand gabarit Lorraine-Méditerranée, reliant Metz à Lyon et Marseille. (...)

Si elle n'est pas réalisée, c'est l'encerclement à terme, le bassin lorrain ayant devant lui : en direction du Nord et des ports de la Mer du Nord, le combinat allemand de la Ruhr et prochainement les sidérurgies côtières, dont l'installation est projetée aux bouches même du Rhin, de l'Escaut et de la Meuse; en direction de la Méditerranée la concurrence de l'industrie génoise, et éventuellement de l'industrie japonaise. (...)

Elle est la seule voie qui puisse permettre, en outre, au sillon rhodanien de devenir une des grandes vallées industrielles du bassin méditerranéen, et de constituer jusqu'à Lyon, le véritable hinterland du port de Marseille, tout comme Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Gand possèdent le leur. (...)

Pour toutes les raisons précitées, il nous apparaît d'une haute portée nationale que la réalisation de la voie Lorraine-Méditerranée puisse faire l'objet, en toute priorité, d'une décision de principe favorable.

2°/ Le deuxième point est qu'il est impensable de réaliser la liaison Rhin-Méditerranée par la Lorraine sans réaliser simultanément la liaison Rhin-Méditerranée par Strasbourg, Mulhouse, ramification avec Bâle, le Doubs et la Saône.

Réaliser seulement la liaison Rhin-Méditerranée par la Lorraine et la Moselle serait un désastre pour l'économie de l'ensemble de la province alsacienne, car cela conduirait inmanquablement à couper la plaine d'Alsace de tout l'arrière-pays national, et à stériliser une grande partie des efforts réalisés depuis 1945 par Strasbourg, Mulhouse, Colmar et les départements alsaciens pour être à la pointe de l'expansion nationale. (...)

En fait, Strasbourg, et avec lui les ports alsaciens du Rhin et du grand Canal d'Alsace, ne seraient plus qu'un cul-de-sac sur le cours du Rhin allemand. Les puissants équipements portuaires réalisés à grand frais pour permettre à la province alsacienne de participer activement à l'essor économique de la France, jusque dans son extrême pointe Nord-Est, deviendraient sans objet. (...)

On pensera peut-être qu'il y a vraiment suréquipement à vouloir réaliser les deux voies. Mais les Allemands ont-ils hésité à réaliser les deux voies parallèles du Main et du Neckar, pour relier le bassin rhénan au bassin du Danube ?

Et les deux régions voisines, ainsi canalisées simultanément, ne connaissent-elles pas, en même temps, une considérable expansion,

tant dans leur industrie que dans leur trafic et dans leur peuplement? (...)

Par ailleurs, entre les deux tracés, celui de la voie Lorraine-Méditerranée ou celui de l'Alsace-Méditerranée, c'est essentiellement ce dernier qui suscite le plus d'intérêt de nos voisins : Allemagne, Autriche, Suisse. C'est lui qu'ils ont le plus tendance à considérer comme « d'intérêt européen », et pour lequel ils accepteront en conséquence, le plus volontiers, l'idée d'une participation financière à ce projet. (...)

La mise en œuvre de la voie alsacienne avant la voie lorraine aurait pour conséquence d'ouvrir à l'acier et aux produits sidérurgiques de la Ruhr, l'accès aux industries qui s'échelonnent depuis Mulhouse jusqu'à Lyon, le long du canal du Rhône au Rhin (Montbéliard, Besançon, Belfort...) et le long de la Saône. Elle ouvrirait aussi à la Ruhr l'accès direct à la région lyonnaise, à tout le Sud-Est français et à la Méditerranée. Pendant ce temps, la sidérurgie lorraine ne se trouverait pas reliée et subirait, de ce fait, un préjudice irréparable.

La mise en œuvre de la voie lorraine sans la voie alsacienne mettrait, par contre, l'Alsace à l'écart de la Communauté Économique Nationale.

Il est proposé, en conséquence, qu'une décision de principe soit prise pour la réalisation simultanée des deux voies. (...)

Proposition de compromis : au cas où la charge financière afférente aux 2 voies apparaîtrait trop insupportable à la France, il est une solution moyenne qui pourrait éventuellement rejoindre à la fois les préoccupations lorraines et alsaciennes. Il existe une voie permettant de relier Mulhouse à la voie Rhin-Moselle-Saône, par Montbéliard, Belfort, Vesoul, voie qui rejoint ainsi la Saône entre Corre et Gray, un peu au nord du canal du Rhône au Rhin. Une réserve d'eau de 130 000 m³ a été créée pour son alimentation. Sa réalisation serait moins onéreuse que la canalisation du Doubs (de 50 à 60 milliards au lieu de 80).

Par cette voie, les aciers lorrains pourraient avoir un accès direct aux industries situées dans le territoire de Belfort, à Montbéliard, Mulhouse et jusqu'en Suisse.

L'Alsace serait reliée par une grande voie navigable au sillon rhodanien et à la Méditerranée, empruntant le trajet Strasbourg-Mulhouse-Vesoul-Chalon-Lyon-Marseille, au lieu d'emprunter la vallée du Doubs.

L'inconvénient serait pour les villes et ports sur l'actuel Canal du Rhône au Rhin, qui ne recevraient pas l'influx vitalisant de la nouvelle voie d'eau. Le Doubs, la Franche-Comté, le Jura resteraient ainsi à l'écart de

l'expansion économique apportée par le réseau des voies d'eau modernes.

3°/ Canalisation de la Meuse, indispensable corollaire de la voie Lorraine-Méditerranée.

Il peut sembler paradoxal, s'agissant de l'aménagement du sillon rhodanien et de ses prolongements en direction du Rhin, de traiter ici de l'aménagement de la Meuse. (...)

L'aménagement de cette branche meusienne peut avoir des conséquences importantes sur l'aménagement de la branche mosellane. Il peut en avoir aussi sur l'aménagement du sillon rhodanien. (...)

La canalisation de la Meuse est la charpente à défaut de laquelle toute la construction est impossible.

Elle est la condition *sine qua non* pour permettre aux concentrations industrielles du bassin lorrain d'essaimer en profondeur dans la direction Ouest, et faciliter la création d'un complexe d'industries de transformation des métaux, complémentaire de la sidérurgie lorraine et intimement lié à elle par la voie d'eau.

Ainsi la Lorraine évitera-t-elle d'avoir à exporter ses produits peu élaborés directement en Allemagne, ou vers des industries de transformation lointaines, situées dans des régions de forte concentration, telles que la Région Parisienne. (...)

Pour toutes ces raisons, nous estimons qu'il serait conforme à l'intérêt national de prévoir dans le prochain plan d'équipement l'aménagement de la Meuse française au gabarit de voie de grande navigation, comme corollaire indispensable de l'aménagement de la voie Lorraine-Méditerranée, et avec une priorité suivant celle-ci de très près.

Cette décision présente également un caractère d'urgence.

4°/ La voie Rhône-Rhin par le Haut-Rhône, Genève et la Suisse

S'il nous apparaît urgent et d'une très grande portée nationale qu'une décision de principe favorable intervienne pour la réalisation des trois voies Méditerranée-Lorraine, Alsace-Méditerranée, voie meusienne, par contre il ne nous semble pas raisonnable de prendre en considération, dans l'immédiat au moins, le projet de liaison du Rhône au Rhin par la Suisse, Genève et le Haut-Rhône. (...)

CONCLUSIONS PRATIQUES

Coût du programme proposé : En fait, il est proposé ici, que le gouvernement prenne la décision de principe que soient réalisées en

Au cas où la charge financière apparaîtrait insupportable, on pourrait envisager une solution moyenne par Montbéliard, Belfort, Vesoul, qui rejoindrait la Saône entre Corre et Gray

La canalisation de la Meuse est la charpente à défaut de laquelle toute la construction est impossible

NDLR. Abel Thomas se laisse à nouveau emporter par son enthousiasme. Il ne faut plus seulement faire deux voies à grand gabarit à travers les plateaux de l'Est français, il faut en faire trois !

Les sommes nécessaires à un tel programme peuvent apparaître à première vue considérables. Mais il sera échelonné sur une dizaine d'années, et l'on peut espérer un financement européen pour le tronçon de la Meuse et pour une des voies Lorraine-Méditerranée ou Alsace-Méditerranée

NDLR. L'espoir d'un financement européen a toujours été déçu, malgré les promesses.

La voie Rhin-Méditerranée, quoi qu'il arrive, sera réalisée un jour. Mais si nos partenaires européens, faute d'une célérité suffisante de notre part, ont organisé entre-temps d'autres itinéraires de trafic [Rhin-Main-Danube] qui nous laisseront à l'écart, l'habitude sera prise, et il sera trop tard

NB. L'auteur persiste et signe. Prenons Abel Thomas au mot : plus la peine de faire Rhin-Rhône ou Saône-Moselle, puisque Rhin-Main-Danube est fait !

priorité les liaisons Lorraine-Méditerranée, Alsace-Méditerranée, canalisation de la Meuse française, par des voies d'eau navigables accessibles aux convois poussés.

Un tel programme représente un investissement de l'ordre de 112 milliards pour Metz-Lyon, 80 milliards pour Mulhouse-St-Jean-de-Losne, 80 milliards pour la Meuse française de Givet à Toul, soit 272 milliards (232 milliards, si l'on se contentait en première urgence de réaliser au gabarit des convois poussés le tronçon meusien de Givet à Sedan, à l'exclusion de Sedan-Toul).

Ce chiffre est à première vue considérable. Mais, si l'on admet que ce programme nécessitera une dizaine d'années pour être réalisé, il ne représente plus que 27 milliards par an.

Par ailleurs, on peut raisonnablement espérer un financement européen pour le tronçon de la Meuse, et pour une des voies Lorraine-Méditerranée ou Alsace-Méditerranée.

Si ce financement européen est de 1/3 de la dépense, l'on admet que le coût total de la Meuse et de la voie Alsace-Rhône par le Doubs et la Saône par exemple, est d'environ

180 milliards, il resterait à la charge de la France 120 milliards, auxquels s'ajouterait la voie non financée sur crédits européens, soit 92 milliards.

Au total, il resterait à la charge de la France 212 milliards, ce qui représente un investissement annuel de 21 milliards de F.

Or il faut remarquer qu'une centrale hydroélectrique, telle que celle de Chautagne sur le Haut-Rhône, représente à elle seule un coût de 27 milliards.

D'une façon générale, le coût d'une centrale hydroélectrique oscille entre 20 à 40 milliards. C'est donc un investissement de l'ordre de celui d'une petite centrale hydroélectrique qu'il s'agit de mettre en œuvre chaque année, dans notre réseau Est de voies navigables.

Le problème est de savoir si l'importance que présente pour les structures économiques françaises de l'avenir (importance que nous avons analysée dans ce document) l'aménagement de la voie Rhône-Méditerranée, ne justifie pas d'inscrire ces aménagements fluviaux en toute priorité dans les programmes nationaux ?

Conclusion

Ainsi s'établit la preuve que la construction des grandes voies navigables reliant la Méditerranée et ses territoires riverains au complexe industriel de l'Europe de l'Ouest est vitale pour l'économie du pays. La France n'a de chance d'être bénéficiaire et non victime de la « construction européenne », dont elle a eu pourtant l'initiative, que si elle remplit la condition préalable que représente pour elle cette artère fluviale; elle est la condition d'une cohésion naturelle et indispensable entre les provinces qui s'égrènent tout au long de sa zone d'influence. (...)

À l'heure de la Communauté Économique Européenne et du Marché Commun, au moment où barrières et restrictions douanières disparaissent, et où les conditions de la libre concurrence s'établissent sur le continent européen, il faut pouvoir se battre à l'extérieur. Et la condition *sine qua non* du succès de ce combat réside dans un réseau de liaisons faciles et bon marché entre nos centres industriels producteurs et les centres acheteurs de grande consommation. Si l'on veut que notre industrie livre ses produits « bon marché » sur ses frontières, ou tout au moins au prix des concurrents, il faut lui donner la possibilité de se désenclaver. Il faut qu'elle ait à sa disposition le réseau d'infra-

structure le mieux adapté.

Cette circonstance rend urgente la réalisation de cet axe Nord-Sud, qui draine le 1/3 du territoire, et qui relie les complexes industriels du Nord-Est de la France : • à la Mer du Nord, d'une part; • la Méditerranée et ses rivages d'autre part; • l'Europe de l'Est, lorsqu'en particulier sera achevée la liaison Rhin-Danube en voie d'élaboration; • la Suisse; • le sillon rhodanien et le centre lyonnais enfin.

Restructurer les liens de la France dans sa géographie économique, dans son peuplement, dans son revenu national, tel sera le rôle décisif que jouera l'aménagement de cette voie Rhin-Méditerranée.

Cet axe, quoi qu'il arrive, sera réalisé un jour. Mais si nos partenaires européens, faute d'une célérité suffisante de notre part, ont organisé entre-temps d'autres itinéraires de trafic qui nous laisseront à l'écart, l'habitude sera prise, et il sera trop tard.

Notre objectif a été de faire prendre conscience aux destinataires de ce rapport d'une lacune de la structure économique de la France en regard des impératifs d'un monde moderne. Cette lacune, si elle n'est pas comblée, risque de laisser pour des siècles la France en parent pauvre, dans une économie européenne en pleine évolution.