

À paraître dans Geographische Rundschau, sept. 1998

# Voies d'eau bavaoises

## Une infrastructure de transport pour relier les peuples ? Un axe de croissance dynamique dans une Europe sans rideau de fer ?

Première édition sans les tableaux. Nous remercions l'auteur de nous avoir communiqué cet article avant parution.  
Titre original : Die Wasserstraßen Bayerns – völkerverbindende Magistralen und dynamisierende Wachstumsachsen in einem Europa ohne Eisernen Vorhang ? Traduction : Renate Meier-Gerland, avec nos remerciements.

### Texte intégral

L'introduction et les résumés  
dans les marges sont du CLAC.

#### Geographische Rundschau

Eugen Wirth

*Voies d'eau bavaoises  
Une infrastructure de transport  
pour relier les peuples ?  
Un axe de croissance dynamique  
dans une Europe sans rideau de fer ?*

1998

#### SOMMAIRE

Carte de situation . . . . .	p. 2
• Les investissements lourds et la politique . . . . .	p. 2
• Les statistiques peuvent tout prouver . . . . .	p. 3
• La crise yougoslave, un facteur perturbant . . . .	p. 4
• La Bavière en marge de l'Europe fluviale . . . . .	p. 5
• Pourquoi les ruptures de charge persistent-elles ? . . . . .	p. 6
• Des atouts imprévus . . . . .	p. 7
• Perspectives . . . . .	p. 7
Carte de la voie d'eau bavaoise . . . . .	p. 8

*La Bavière, plus vaste région d'Allemagne, est traversée par la ligne européenne de partage des eaux, qui délimite un "versant" sud de l'Europe, dont les cours d'eau se dirigent vers la Méditerranée et ses appendices (Adriatique, mer Noire), et un "versant" nord drainé vers l'Atlantique, la mer du Nord et la Baltique.*

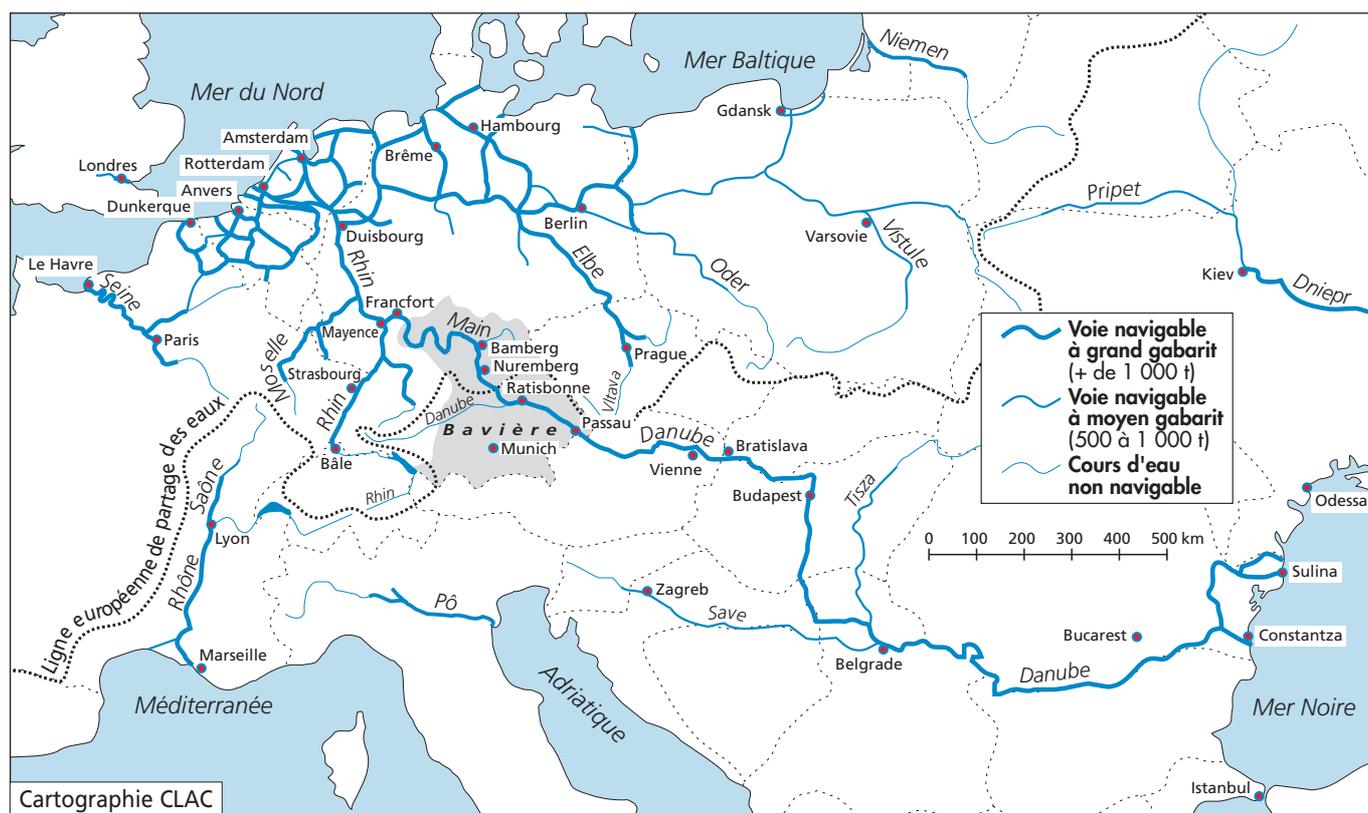
*La ligne de partage des eaux s'abaissant vers 400 m en Bavière, il était tentant de relier par un canal navigable le bassin du Rhin et celui du Danube, les deux principaux axes fluviaux de l'Europe (Russie exclue). Le Main, affluent du Rhin, fut canalisé entre les deux guerres mondiales, puis des barrages et des écluses furent construits sur le Danube bavarois. Après l'aménagement d'un tronçon du canal entre le Main et l'agglomération de Nuremberg (entre 1962 et 1972), l'achèvement de la liaison suscita une longue polémique, en raison de son coût exorbitant, des atteintes irréversibles à l'environnement et d'une utilité économique très controversée.*

*Enfin achevée entre 1983 et 1992, la liaison Rhin-Main-Danube a un trafic très décevant. Le professeur Wirth avait prédit cet échec, et il en explique à nouveau, dans cet article, les raisons.*

*Mis à part le développement inattendu du tourisme, c'est un bilan largement négatif que tire Eugen Wirth après 5 ans de fonctionnement de la liaison fluviale. Il s'agit pour lui d'une « voie d'eau du passé, un modèle de fin de série inadapté au trafic de marchandises de demain ». Un avis susceptible de remettre en cause l'utilité des grands projets français de canaux interbassins (Saône-Rhin, Moselle-Saône, Seine-Est...).*



# La Bavière et l'Europe des voies d'eau



Voir carte détaillée p. 8

## Les investissements lourds et la politique

**Après l'ouverture du rideau de fer, certains représentants importants du gouvernement bavarois ont laissé entendre qu'il s'agissait d'une heureuse coïncidence que l'inauguration du canal Main-Danube ait lieu juste avant l'ouverture des frontières des pays de l'ancien bloc de l'Est**

Selon leur devise « Nous sommes ce que nous sommes, plus forts qu'un taureau », les Bavarois sont facilement considérés comme têtus, mégalomanes et ergoteurs. Le gouvernement bavarois semble être doté du même trait de caractère que ses citoyens. Depuis que la CSU a obtenu la majorité absolue au Parlement en 1962, les trois premiers ministres successifs Alfons Goppel, Franz-Joseph Strauß et Max Streibl, honorés par les universités bavaroises du titre de docteur *honoris causa*, ont imposé leur volonté contre une foule de critiques. Le représentant le plus illustre de cet entêtement bavarois a été F.-J. Strauß. De tout son poids, il s'est engagé pour trois grands projets : le palais du gouvernement bavarois, le second aéroport de Munich et le dernier tronçon de la voie d'eau Rhin-Main-Danube. Le canal Rhin-Main-Danube (RMD) a été avant tout pour lui le symbole de la puissance de l'État et de la persévérance politique, ainsi qu'un signe de volonté et de prestige. Bien que de nombreuses associations de protection de l'environnement, la Cour des Comptes bavaroise et une multitude de scientifiques et d'instituts

scientifiques reconnus se soient prononcés dans les années 1979-1982 contre la construction du tronçon Nuremberg-Kehleim, tronçon franchissant à 406 m d'altitude le bief de partage et entraînant en conséquence des coûts disproportionnés, Strauß n'a pas tenu compte de ces critiques et, au printemps 1983, il a imposé sa décision politique de continuer et d'achever cette voie d'eau.

Après l'ouverture du rideau de fer en 1989/1990, certains représentants importants du gouvernement bavarois ont laissé entendre qu'il s'agissait probablement de la clairvoyance à long terme des grands décideurs, et en tout cas qu'il s'agissait d'une heureuse coïncidence que l'inauguration du canal ait lieu juste avant l'ouverture des frontières des pays de l'ancien bloc de l'Est. Ainsi, par le biais du Danube et du canal, le sud-ouest de l'Europe serait relié aux grandes agglomérations et centres économiques occidentaux, en particulier à l'axe rhénan. Le commerce transfrontalier devait prospérer en conséquence et le volume de transport sur les voies fluviales bavaroises augmenter rapidement.

## Les statistiques peuvent tout prouver

Pour légitimer de telles prévisions et pour justifier la dépense de 5 milliards de DM financée par les impôts, la RMD AG<sup>(\*)</sup>, le gouvernement bavarois et le ministère des Transports ont passé commande d'une étude prospective sur l'évolution des trafics à court et long terme.

Les instituts de recherche économique indépendants et les associations proches des milieux de la navigation avancent des estimations beaucoup plus prudentes. La voie d'eau Rhin-Main-Danube fonctionne depuis 6 ans. Les prévisions guidées par beaucoup d'optimisme ont été remplacées par des chiffres incontestés : après une progression lors des premières années de l'exploitation, le volume du trafic franchissant le bief de partage s'est stabilisé dans les années 1996 et 1997 à un volume compris entre 3 et 4 millions de tonnes/an. Il y a de fortes chances que ce volume ne varie pas dans les prochaines années.

Les prévisions optimistes sont ainsi clairement contredites, et les estimations pessimistes se sont plutôt confirmées. Fidèles à la devise citée ci-dessus (qui signifie en bon allemand : « nous avons toujours raison »), la RMD AG et le gouvernement bavarois déclarent inlassablement haut et fort que la quantité de marchandises transportées a augmenté de façon inespérée, et que l'évolution réelle du trafic dépasse même les prévisions.

Pour en arriver là, ils ont recours à quelques manipulations statistiques. Les chiffres publiés concernant le volume du trafic sur le canal (1996 : 6,1 millions de tonnes) sont en effet obtenus par l'addition des 2,3 millions de tonnes de marchandises transbordées dans

le cadre du trafic intérieur des ports de Nuremberg et de Bamberg aux quantités de marchandises traversant effectivement le bief de partage (3,8 millions de tonnes). Or les prévisions du trafic marchandises ne concernaient naturellement que le tronçon franchissant le bief de partage, tronçon compris entre Nuremberg et Kelheim. Les discussions acharnées des années 1979 à 1983 sur la poursuite ou l'arrêt des travaux, sur la rentabilité ou la non-rentabilité de l'ouvrage, ne concernaient que ce tronçon. L'aménagement du Main et de la Regnitz entre Francfort et Nuremberg n'a jamais été critiqué sérieusement par les adversaires du canal.

Beaucoup de publications annonçant des volumes de transbordement records dans les ports situés le long de la voie d'eau Rhin-Main-Danube s'avèrent inexacts. Car les interprétations du transbordement à l'intérieur des ports comprennent non seulement les marchandises chargées et déchargées des bateaux fluviaux, mais aussi tout transbordement de marchandises à l'intérieur des ports entre le rail et les camions, et ne nécessitant aucun branchement fluvial. Le port de Nuremberg annonce un volume de marchandises transbordées de 7,1 millions de tonnes pour l'année 1996. Seul 1,1 million de tonnes concerne le transbordement « mouillé » à quai, alors que 5,1 millions de tonnes sont imputables au transport routier et 0,9 million de tonnes au transport ferroviaire, soit le transbordement « sec ». Le port de Vienne annonce pour l'année 1996 un transbordement global de 9,0 millions de tonnes, dont seulement 1,7 million de tonnes concernent le transbordement des bateaux.

## La crise yougoslave, un facteur perturbant

Lors de la première année d'exploitation, en 1993, ainsi qu'en 1995, le trafic des marchandises sur le canal RMD a été influencé de façon décisive par les entraves à la navigation danubienne sur le tronçon contrôlé par les Serbes. À cause de l'embargo des états européens sur le Danube et à cause de la « taxe danubienne » prélevée arbitrairement par les Serbes, le trafic fluvial s'est largement effondré. Tous les ports situés en amont, en particulier Budapest, Bratislava, Vienne et Linz, ont ainsi été obligés de réorienter leur flux de marchandises. Beaucoup de marchandises acheminées auparavant en remontant le

Danube par les ports de la mer Noire, ont dû être livrées par les ports de la mer du Nord en passant par le Rhin et le canal RMD. L'industrie lourde de Linz importait notamment auparavant le coke, le charbon, et le minerai de fer de l'ancienne Union Soviétique et de l'ancienne Tchécoslovaquie. De 1993 à 1995 la plus grande partie des marchandises transportées, à savoir les minerais brésiliens, arrivaient depuis Rotterdam par le canal RMD. En sens inverse, jusqu'à l'année 1993, beaucoup d'exportations agricoles hongroises étant transportées en aval du Danube, leur flux a été réorienté par le canal et l'axe rhé-

***Le trafic franchissant la ligne de partage des eaux s'est stabilisé en 1996-97 à un volume compris entre 3 et 4 millions de tonnes/an. Il y a de fortes chances que ce volume ne varie pas dans les prochaines années***

***La RMD AG et le gouvernement bavarois ont recours à quelques artifices statistiques pour gonfler ces chiffres***

***Seule une partie du tonnage annoncé par les ports est concernée par le fluvial***

***À cause de l'embargo sur le Danube pendant la guerre en ex-Yougoslavie, le trafic fluvial s'est largement effondré***

\* NDLR : Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft. Rhin-Main-Danube SA.

**Le canal Rhin-  
Main-Danube  
a été la « sortie  
de secours » des  
ports situés  
en amont de  
la Serbie  
pendant la crise  
yougoslave**

**Depuis la fin  
de la guerre,  
le trafic  
sur le Danube  
bavarois et  
le canal RMD  
connaît une  
baisse importante**

**La liaison Rhin-  
Main-Danube n'a  
pu être réalisée  
qu'en luttant  
contre  
une nature  
hostile  
à la navigation,  
au prix  
d'un déploiement  
technique  
gigantesque,  
et moyennant  
des dépenses  
à peine  
justifiables**

nan vers les ports dans l'embouchure du Rhin. Le canal navigable Rhin-Main-Danube récemment inauguré a donc été « la sortie de secours » des ports situés en amont de la Serbie pendant la crise yougoslave.

Malgré leurs déclarations faites dans les médias, le gouvernement bavarois et la RMD AG éprouvaient une certaine déception devant l'augmentation timide du volume du trafic de marchandises sur le canal entre 1992 et 1995. C'est pourquoi ils annonçaient inlassablement que dès que l'embargo gênant et la taxe danubienne seraient levés, le volume des marchandises transportées augmenterait considérablement. L'ancien premier ministre Max Streibl et le ministre de l'économie bavarois Otto Wiesheu, notamment, en étaient fermement persuadés. Le président de la RMD AG, Konrad Weckerle prétendait même dans un communiqué de presse du 21 janvier 1994 : « *Après la fin de la guerre en Yougoslavie, le trafic sur la voie d'eau à grand*

*gabaris augmentera du jour au lendemain de 2 à 3 millions de tonnes... et dans dix ans nous serons obligés d'agrandir ce canal.*

J'ai déjà prédit dans plusieurs publications, en 1994 et 1995, que dès que le Danube pourrait être emprunté librement sur le territoire de l'ancienne Yougoslavie, les ports hongrois, slovaques et autrichiens situés en amont de la partie serbe du Danube réorienteraient leur flux de marchandises en direction de l'embouchure du Danube, à savoir vers le chemin le plus rapide et le moins onéreux... Il est quasiment certain que les aciéries VOEST-Alpine à Linz ne feront plus venir le minerai de fer et la ferraille de Rotterdam par le canal, dès que la liberté de circulation sera assurée sur le Danube (E. Wirth, 1995, p. 54). Mes prévisions se sont révélées tout à fait exactes. Par rapport à l'année 1995, le trafic de marchandises sur le Danube bavarois et le canal RMD annonce une baisse importante pour les années 1996 et 1997.

## **La Bavière en marge de l'Europe fluviale**

À l'exception des fleuves et des canaux de l'ancienne Union Soviétique, seules deux voies fluviales européennes répondent aux exigences d'une navigation moderne, dynamique et orientée vers l'avenir : le Rhin à partir de Rheinfelden, en Suisse, et le Danube à partir de Passau ou à partir de Vienne. La Bavière est un pays où les fleuves naissent (Main, Saale, Iller), où les fleuves passent leur enfance (Danube) et un pays où les rivières passent les années difficiles de leur adolescence en manifestant un comportement capricieux (Lech, Isar, Inn).

Dans la région nord du Danube la profondeur d'eau est insuffisante pour la navigation moderne. La région des préAlpes, au sud du Danube, est caractérisée par des pentes et des courants trop importants. Les agrégats sont transportés de façon trop irrégulière et les variations de la profondeur d'eau sont difficilement maîtrisables. De telles rivières se prêtent très bien au flottage, une ancienne technique traditionnelle en Bavière, par exemple à partir du Fichtelgebirge en aval du Main ou sur l'Isar. Mais pour les bateaux fluviaux, la circulation n'est guère possible sur les rivières largement naturelles de la Bavière.

En raison de tels paramètres hydrauliques, beaucoup de projets concernant la promotion de la navigation fluviale en Bavière étaient condamnés d'avance. Par exemple, le raccordement de la capitale Munich au

réseau des voies fluviales du Danube. Un seul projet, divisé en trois projets partiels, a été finalement réalisé : la canalisation du Main à partir de Bamberg, celle du Danube à partir de Kelheim et la construction du canal RMD. La Bavière est ainsi équipée désormais d'une voie fluviale ininterrompue entre Aschaffenburg et Passau, dont nous avons montré ci-dessus à quel point le gouvernement en était fier. La liaison Rhin-Main-Danube n'a pu être réalisée qu'en luttant contre une nature hostile à la navigation, et au prix de nombreux compromis, d'un déploiement technique gigantesque et moyennant des dépenses à peine justifiables. Ces efforts n'ont pas rapporté grand chose. Nos figures (...) montrent que la Bavière est toujours à l'écart du trafic et du transbordement des marchandises de la navigation fluviale allemande. Seuls 4 % des marchandises transportées sur les rivières et canaux allemands sont acheminés sur les voies d'eau bavaroises et seuls 2 % des marchandises chargées et déchargées des bateaux fluviaux allemands sont transbordés dans les ports situés en Bavière.

Toutes les cartes topographiques montrent que le relief fait déjà obstacle à une liaison de voie d'eau rapide entre le Rhin et le Danube. En raison des larges méandres du Main, les bateaux sont contraints de faire des écarts importants lors de leur voyage entre Francfort et Nuremberg. Pour le

tronçon Francfort-Nuremberg, la Bundesbahn doit parcourir une distance de 235 km, et un bateau fluvial 425 km. Par ailleurs, les différences de niveaux et les profondeurs d'eau du Main et de la Regnitz entre Mayence et Nuremberg ont imposé la construction de 41 retenues équipées d'écluses qui interrompent le trafic régulièrement. Un train de marchandises couvre la distance de Francfort à Nuremberg en 3 à 4 heures, une péniche à moteur moderne en 3 jours et demi.

Les techniques les plus avancées et les dépenses les plus importantes ne peuvent remédier aux contraintes climatiques. À partir d'une certaine hauteur des eaux, et en cas de crue, la circulation des bateaux s'arrête car le courant devient incontrôlable et le passage des bateaux sous les ponts n'est plus assuré.

À l'inverse, par basses eaux, les bateaux ne peuvent être chargés que partiellement en raison de la faible profondeur d'immersion. Les hivers 1995/96 et 1996/97 ont montré que l'arrêt du trafic s'avère nécessaire en raison de la couche de glace formée pendant les périodes de gel de longue durée.

Sur le Rhin, le Neckar et le Danube moyen, la période de gel ne dure que quelques jours en raison du très fort courant et de l'eau de refroidissement tempérée déversée par les conduites des grandes installations industrielles et des producteurs d'énergie. Les eaux à faible débit du canal RMD sont recouvertes beaucoup plus rapidement d'une couche de glace. Ainsi, l'hiver 1995/96 a nécessité un arrêt du trafic fluvial sur le canal pendant 47 jours, et l'hiver 1996/97 un arrêt de 44 jours.

## **Pourquoi les ruptures de charge persistent-elles ?**

Les discours solennels et les vœux prononcés lors de l'inauguration du canal RMD en 1992 soulignaient inlassablement le fait qu'enfin une voie d'eau directe et non interrompue était réalisée entre la mer du Nord et la mer Noire. Des interprétations plus modestes parlent d'un système de navigation fluviale unifié, reliant les peuples et les agglomérations industrielles de l'axe rhénan aux pays balkaniques. Compte tenu de tels propos, le faible nombre des bateaux qui voyagent en direct et sans transbordement entre l'axe rhénan et le bas Danube en franchissant le bief de partage dans le Jura fran-

Dans de telles conditions, il n'est plus possible de parler de la fiabilité du transport par bateaux fluviaux. Le gel influence également indirectement le trafic des marchandises par bateaux, car pendant les périodes de gel, la Bundesbahn n'offre des possibilités d'affrètement qu'aux clients qui lui avaient auparavant confié des quantités de fret importantes.

C'est pourquoi, la centrale électrique Franken II située au bord du canal RMD fait venir environ 40 % de ses besoins en charbon par la Bundesbahn.

Depuis son inauguration en 1992, l'infrastructure dépassée de cette voie d'eau représente plutôt un obstacle à une navigation moderne, orientée vers l'avenir. Entre Francfort et Ratisbonne, la largeur des écluses est fixée à 12 mètres, et sur l'ensemble du tracé la hauteur de passage sous les ponts est limitée à 6 mètres.

Un bateau chargé de trois conteneurs superposés a besoin d'un tirant d'air de 7 m au minimum. Un chargement de 4 conteneurs, d'une largeur unitaire de 2,55 m, nécessite une largeur minimum d'écluses de 12,5 m. En raison des aménagements des berges entre Bamberg et Kelheim, la vitesse des bateaux chargés est limitée à 10-11 km/h et celles des bateaux vides à 12-13 km/h.

J'ai démontré dans une étude (E. Wirth, 1995) que la navigation fluviale européenne et allemande évoluera dans le futur vers des types de transports nécessitant des bateaux plus longs, plus larges, plus hauts et plus rapides. Ma conclusion fut que le canal RMD est une voie d'eau du passé, un modèle de fin de série inadapté au transport des marchandises de demain.

conien est surprenant. Le trafic interrompu avec transbordement dans les ports danubiens bavarois n'a pas perdu de terrain face au trafic direct et sans interruption. L'augmentation considérable du volume de fret du port de Kelheim, passant de 180 000 tonnes en 1988 à plus d'un million de tonnes dans les années 1994 et 1995 est essentiellement dû à ce transport interrompu.

Une multitude de raisons expliquent ce phénomène :

- Les bateaux et les habitudes de navigation de la flotte danubienne sont foncièrement différents de la flotte rhénane. Les

***Les techniques les plus avancées et les dépenses les plus élevées ne peuvent remédier aux contraintes climatiques***

***La navigation fluviale européenne évoluera dans le futur vers des types de transport nécessitant des bateaux plus longs, plus larges, plus hauts et plus rapides***

***Le canal RMD est une voie d'eau du passé, un modèle de fin de série inadapté au transport des marchandises de demain***

***Le trafic interrompu avec transbordement dans les ports danubiens bavarois n'a pas perdu de terrain face au trafic direct et sans interruption***

**La circulation des bateaux de la flotte danubienne sur le Rhin et la circulation des bateaux rhénans sur le Danube entraînerait de nombreux problèmes techniques, de navigation et d'organisation**

**Les conteneurs exigeant un transport rapide depuis la Slovaquie ou l'Autriche vers l'axe rhénan sont acheminés jusqu'à Ratisbonne sur le Danube et ensuite transbordés sur le rail jusqu'au Rhin**

**Le rêve d'un lien entre les peuples et d'une voie d'eau offrant un trafic direct entre le Rhin et l'Europe balkanique tourne au cauchemar**

convois poussés et couplés comportant des barges accouplées de front circulent sur le Danube. Sur le Rhin elles sont accouplées en général l'une derrière l'autre. Enfin, les convois poussés du Danube se distinguent des bateaux rhénans par leurs dimensions moindres et leur puissance de moteur inférieure et il s'agit souvent de convois remorqués démodés mais peu coûteux qui ne peuvent de toute façon pas emprunter le canal. La circulation des bateaux de la flotte danubienne sur le Rhin et la circulation des bateaux rhénans sur le Danube entraînerait de nombreux problèmes techniques, de navigation et d'organisation. Il est donc préférable que ces flottes restent dans leur régime de navigation traditionnel, et que les marchandises soient transbordées à Ratisbonne ou à Kelheim.

Pour naviguer sur le Rhin, les attestations de navigation et les certificats d'aptitude sont différents de ceux exigés sur le Danube. Les conditions exigées, y compris pour le canal RMD et le Main, sont plus sévères. Il est en conséquence interdit à un bateau ayant une attestation de navigation danubienne d'emprunter le canal. Dans le sens inverse, les bateaux rhénans peuvent facilement obtenir une attestation de navigation sur le Danube. Cependant, pour les capitaines rhénans, la navigation sur le Danube est peu confortable, notamment en aval de Passau ou de Vienne, et leur demande beaucoup de temps en raison des nombreux obstacles bureaucratiques et des risques de pannes.

- Les bateaux chargés pour un trajet sur le Rhin, le Main et le canal doivent être allégés en période de basses eaux du Danube pour pouvoir passer les hauts fonds de Straubing-Vilshofen, de la Wachau et du Danube à Hainburg. Un deuxième bateau est donc affrété à partir de Ratisbonne ou de Kelheim. Dans le sens inverse, il est très souvent possible que la cargaison de deux bateaux danubiens chargés à moitié continue à partir de Straubing sur un seul bateau rhénan chargé à plein.

- Les conteneurs exigeant un transport rapide depuis la Slovaquie ou l'Autriche vers l'axe rhénan ou vers les ports situés dans l'embouchure du Rhin sont acheminés jusqu'à Ratisbonne sur le Danube, puis transbordés sur le rail. Dans le laps de temps d'une nuit ils voyagent par rail jusqu'à Ludwigshafen ou Mayence et continuent leur trajet par bateau en aval du Rhin. Il est ainsi possible de diminuer le temps de transport de quatre jours par rapport au trajet non interrompu d'un bateau fluvial.

- Compte tenu de leur situation concurrentielle par rapport aux ports situés dans l'embouchure du Rhin, les ports de la mer du Nord, Brême et Hambourg, ont un seul objectif depuis toujours, à savoir d'attirer le plus grand nombre de marchandises destinées à l'export ou à l'import. Bien que depuis 1992, l'industrie lourde et agrochimique de Linz, les ports de Vienne, de Bratislava et de Budapest puissent compter sur une voie d'eau directe et sans interruption, le transport des marchandises sur rail entre Bremerhafen, Brême, Hambourg au nord et Ratisbonne au sud est moins coûteux et plus rapide. Ce n'est qu'à partir de Ratisbonne et de l'Autriche, de la Slovaquie et de la Hongrie que les marchandises sont transportées par bateau. En face du trafic fluvial direct et sans rupture de charge, le trafic combiné rail-navigation fluviale est surtout intéressant si le chemin de fer offre des tarifs préférentiels. En même temps, l'argent reste dans les caisses allemandes aussi bien en ce qui concerne le transport ferroviaire que le transbordement dans les ports maritimes.

Un trafic interrompu avec un transbordement de bateau à bateau ou de bateau à transport routier se traduit toujours par une augmentation du chiffre d'affaires et des emplois supplémentaires pour les ports bavarois.

En tenant compte des aspects énumérés ci-dessus, le rêve des hommes politiques qui considèrent le canal Rhin-Main-Danube comme un lien entre les peuples et comme une voie d'eau offrant aux bateaux un chemin direct et sans interruption entre l'embouchure du Rhin et l'Europe balkanique tourne au cauchemar; car si les marchandises étaient transportées sans interruption et transbordement entre les ports situés dans l'embouchure du Rhin et les pays de l'Europe balkanique par des péniches essentiellement hollandaises et belges, le contribuable allemand aurait subventionné ce trafic de transit de plus de 6 milliards de marks et ceci sans répercussions notables sur l'emploi, sans création de plus-value sur le territoire national. La navigation sur le Rhin et sur le Main n'est pas soumise à des taxes, et les taxes prélevées sur le canal RMD sont si faibles qu'elles ne couvrent pas les coûts d'exploitation. Le transport en ligne directe, sans rupture de charge, des minerais de Rotterdam à Linz ou, en sens inverse, l'acheminement des graines de tournesol en provenance de Hongrie vers la Belgique, constituent une belle image pour promouvoir une Europe sans frontière, mais la Bavière n'en profite absolument pas.

## Des atouts imprévus

Bien que la verdure ait cicatrisé la plupart des plaies ouvertes, il faut donner raison au Bund(\*) : cette voie d'eau a détruit de nombreux systèmes écologiques et des paysages pittoresques et largement naturels entre Kelheim et Beilngries. Les gens vraiment concernés, les habitants ainsi que beaucoup de maires, disent cependant que depuis l'inauguration du canal, le tourisme a connu un essor important et atteint aujourd'hui un niveau inespéré. Il s'agit avant tout d'un tourisme de proximité, de week-end et de courtes vacances. Ce sont les familles, les associations sportives qui visitent à pied, à bicyclette ou avec un bateau d'agrément la vallée de l'Altmühl et qui dépensent leur argent dans des petites villes telles que Kelheim, Riedenburg, Dietfurt, Beilngries et Berching. Les nuitées dans la ville de Berching sont passées de 80 000 à 500 000 en 1996.

Bien évidemment, ces excursions ont lieu dans un paysage de béton et d'asphalte artificiellement revitalisé, équipé de campings, de pistes cyclables, de poubelles, de ponts pour les piétons, de minigolfs, de bancs, de cafés, de restaurants et de discothèques. Mais une société passant de plus en plus son temps libre dans des paysages artificiels, à Disneyland ou dans des parcs nautiques, s'est facilement habituée à tout cela.

L'essor industriel, tant prédit par les partisans du canal, n'a pas eu lieu, mais le trafic fluvial de loisirs et d'excursions a donné des impulsions presque équivalentes à des sites industriels.

En dehors de toutes prévisions s'est créé un site industriel exceptionnel à la périphérie et à l'écart du système des voies d'eau modernes et européennes. À Saal, près de Kelheim, un entrepreneur dynamique a créé il y a 10 ans un

chantier naval insolite pour la Bavière. L'entreprise s'est équipée depuis de 4 hangars de 35 m de hauteur et de son propre port : la société «PR Marine superyachts». Le canal Rhin-Main-Danube n'a pas déclenché la création du site, mais il l'a rendue possible.

Le journal économique «Das Handelsblatt» a publié l'article suivant (14 janvier 1998) :

«Dans un petit bourg à proximité de la cathédrale de Ratisbonne une entreprise construit des yachts de grand luxe achetés par des millionnaires américains, des présidents africains, des négociants en pétrole russes et des princes arabes. Grâce à son marketing très agressif, Peter Rammelmeyer a réussi dans une segmentation de produit ignorée par les grands fabricants et redoutée par les petits constructeurs de bateaux : les bateaux en matière plastique composite à grande vitesse et d'une longueur de 21 à 41 m. La valeur d'un tel bateau se situe entre 5 et 15 millions de dollars». Les bateaux sont construits entièrement à la main par 200 collaborateurs hautement qualifiés. Les représentants de l'entreprise à Fort Lauderdale, à Dubaï ou à Mexico amènent une clientèle au pouvoir d'achat pratiquement illimité. Cette clientèle cherche des bateaux en matière plastique faciles à entretenir, d'une qualité exceptionnelle, et offrant une vitesse de pointe de 90 km/h. Le fabricant doit répondre aux exigences les plus sophistiquées et garantir un délai de livraison d'environ un an. Le facteur décisif pour la création de ce site n'a cependant pas été le canal Rhin-Main-Danube mais la proximité de l'aéroport de Munich, où les clients sont accueillis avec l'hélicoptère de l'entreprise ou avec une voiture de collection type «Excalibur».

## Perspectives

Dans la lutte sauvage pour les parts des marchés des 10 à 20 prochaines années, la navigation fluviale est très bien placée par rapport au rail et au transport routier. Ces chances ne peuvent cependant être saisies qu'en construisant des bateaux fluviaux de plus en plus modernes, de plus en plus grands et rapides, acceptant des chargements de plus en plus importants. De tels bateaux exigent des voies d'eau libres ayant des niveaux d'eau hauts et réguliers et permettant une circulation non interrompue par des retenues et des écluses (ou uniquement par des interruptions très espacées). Les voies d'eau doivent permettre aux bateaux d'avancer à 30 ou 40 km/h et le tirant d'air des ponts porté à 7 m minimum, et de préférence à 9 m.

Comme déjà évoqué au départ, il n'y a que deux voies d'eau en Europe à l'ouest de l'ancienne Union soviétique répondant à ces exigences : le Rhin et le Danube. Six ans après l'inauguration du canal, le rêve s'est envolé qui voyait ce canal RMD comme axe principal du réseau des voies d'eau fluviales trans-européennes. Et cela d'autant plus que les capacités de transport augmentent et que le réseau liant le cabotage au trafic combiné du transport fluvial et du transport maritime devient de plus en plus dense. Les navigations du Rhin et du Danube resteront toujours des régimes de navigation orientés vers les embouchures de ces deux fleuves. Les voies d'eau traversant la Bavière n'ont aucune chance dans ce système.

***Le tourisme a connu un essor important et atteint aujourd'hui un niveau inespéré***

***L'essor industriel n'a pas eu lieu, mais le trafic de loisirs et d'excursion a donné des impulsions presque équivalentes à des sites industriels***

***Il n'y a que deux voies d'eau en Europe (à l'ouest de l'ex-URSS) répondant aux exigences d'un transport fluvial moderne : le Rhin et le Danube***

***Les voies d'eau traversant la Bavière n'ont aucune chance dans ce système***

\* NDLR : Bund Naturschutz. Fédération de protection de la nature.

# Liaison fluviale Rhin-Main-Danube

