Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 53 (1973)
Heft: 1

Artikel: La voie alsacienne et comtoise de l'axe Mer du Nord-Méditerranée et la Suisse

Autor: Sudreau, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887404

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

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

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

Download PDF: 11.07.2025

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

La voie alsacienne et comtoise de l'axe Mer du Nord-Méditerranée et la Suisse

Pierre SUDREAU

Bien protégée des soubresauts de l'histoire par sa neutralité politique, la Suisse a su très tôt surmonter les lourds handicaps de sa position enclavée au cœur du continent. La grande percée du Saint-Gothard était entreprise il y a tout juste cent ans. A un siècle d'intervalle, une nouvelle percée est aujourd'hui en chantier au même lieu. Par le fer, par la route, les Suisses dotent l'Europe de ces extraordinaires liaisons transhelvétiques qui se jouent de la barrière alpine.

A l'extérieur de ses frontières, la Suisse n'a pas non plus ménagé ses efforts pour améliorer sa desserte Nord-maritime par la grande voie rhénane. En attendant l'achèvement de la canalisation entreprise en Alsace par la France en 1928, la Suisse dépensait beaucoup pour l'aménagement du fleuve à courant libre. Encore aujourd'hui, la Suisse participe au financement des deux biefs du Rhin aval de Strasbourg, Gambsheim et Iffezheim, dont la réalisation a été programmée par la Convention internationale du 6 février 1968.

Mais il faut aussi à la Suisse la desserte méditerranéenne : le « Vater Rhein » vers la Mer du Nord, et, vers la Méditerranée, le Rhône dont la loi française de 1921 devait faire un « dieu conquis ».

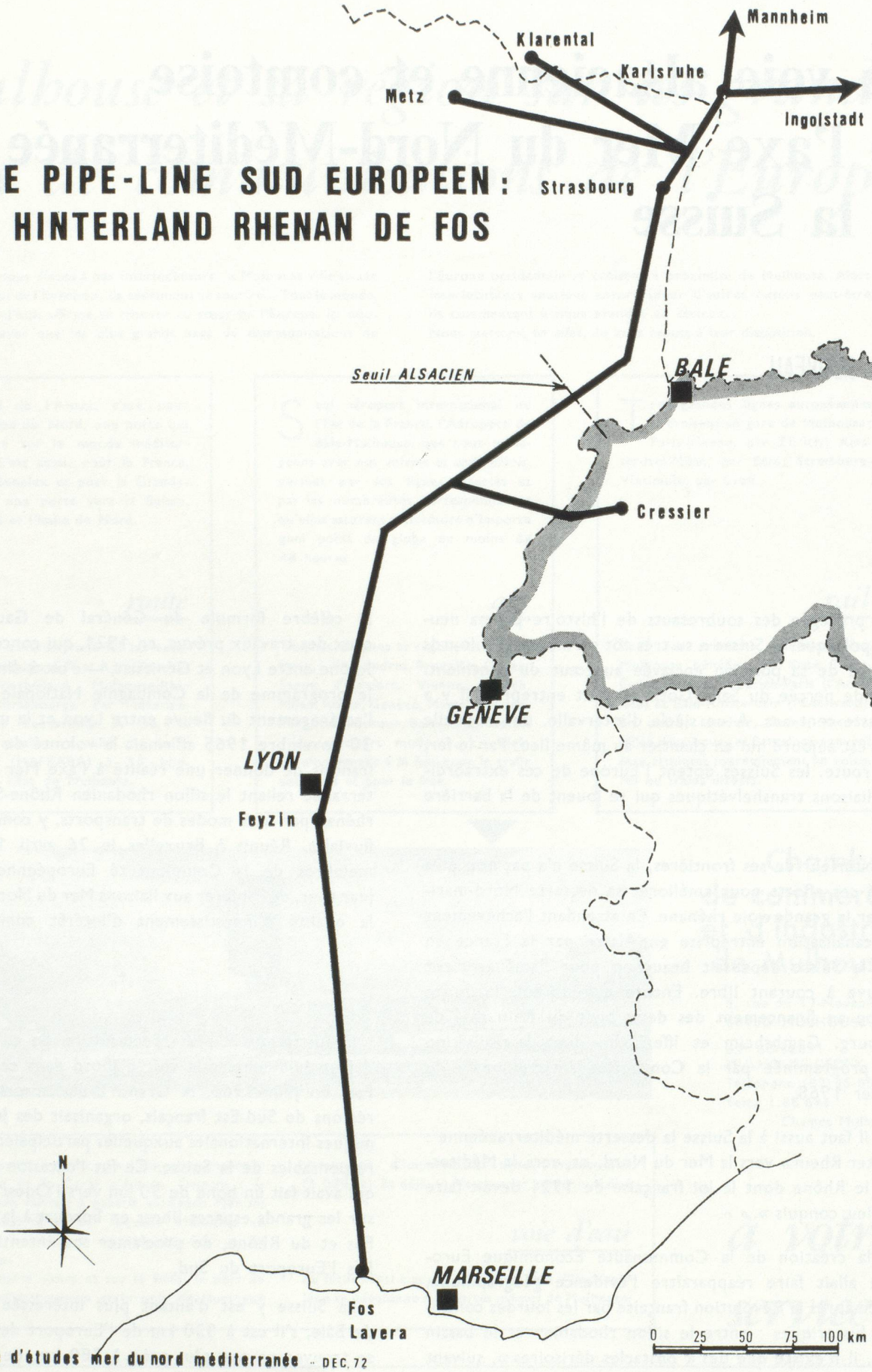
Or, la création de la Communauté Économique Européenne allait faire réapparaître l'évidence géographique, masquée après la Révolution française par les lourdes contingences historiques : entre le sillon rhodanien et le bassin rhénan, il n'existe que des « obstacles dérisoires », suivant la célèbre formule du Général de Gaulle. Ajournant ceux des travaux prévus, en 1921, qui concernaient le haut Rhône entre Lyon et Génissiat, — c'est-à-dire faisant porter le programme de la Compagnie Nationale du Rhône sur l'aménagement du fleuve entre Lyon et la mer —, la loi du 30 novembre 1965 affirmait la volonté du Gouvernement français de donner une réalité à l'axe Mer du Nord-Méditerranée reliant le sillon rhodanien Rhône-Saône au bassin rhénan par tous modes de transports, y compris les liaisons fluviales. Réunis à Bruxelles le 26 avril 1968, les États membres de la Communauté Européenne décidaient, à leur tour, de conférer aux liaisons Mer du Nord-Méditerranée la qualité d'investissement d'intérêt communautaire.

***

L'illustration la plus spectaculaire de ce grand dessein, il faut évidemment la voir d'abord dans ce qui se passe à Fos. En juin 1966, le Grand Delta, association des trois régions du Sud-Est français, organisait des Journées Économiques Internationales auxquelles participaient de nombreux responsables de la Suisse. Ce fut l'occasion pour Marseille, qui avait fait un bond de 50 km vers l'Ouest pour se porter sur les grands espaces libres en bordure à la fois du Golfe de Fos et du Rhône, de proclamer son intention de faire de Fos l'Europort du Sud.

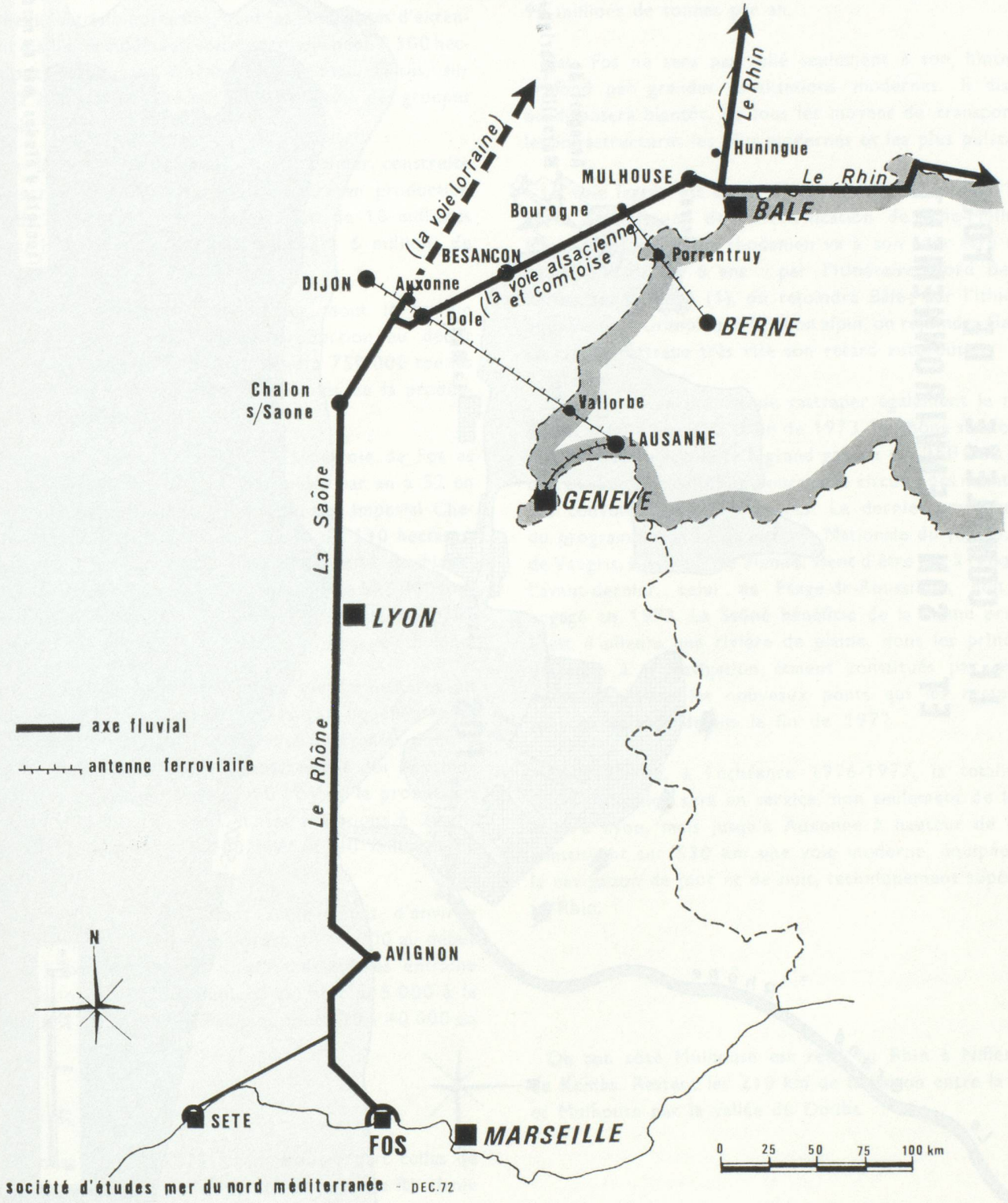
La Suisse y est d'autant plus intéressée que son port de Bâle, s'il est à 830 km de l'Europort de Rotterdam, va se trouver un peu plus près, à 780 km, de Fos.

LE PIPE-LINE SUD EUROPEEN : HINTERLAND RHENAN DE FOS



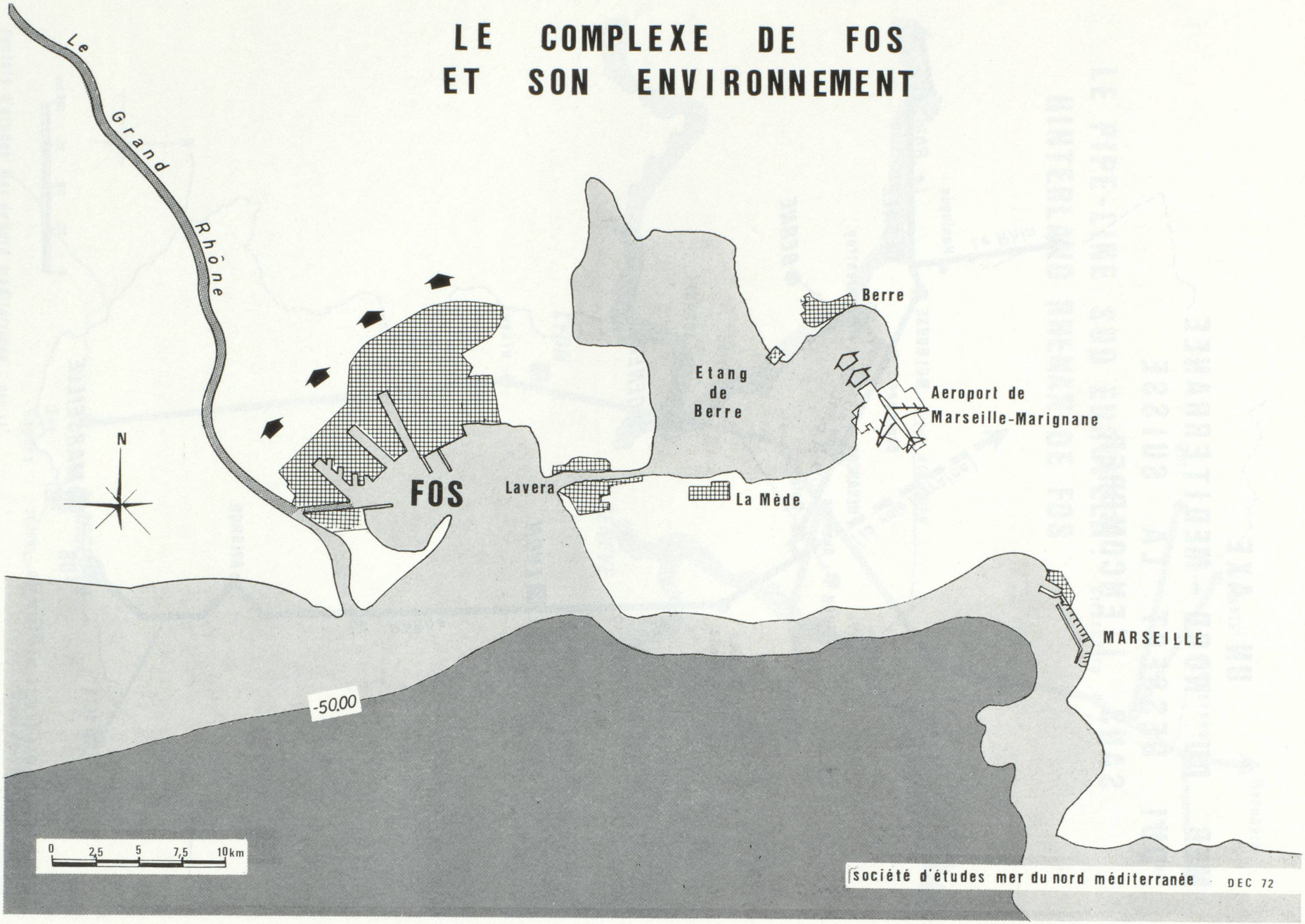
société d'études mer du nord méditerranée - DEC. 72

UN AXE MER DU NORD - MEDITERRANEE QUI DESSERT LA SUISSE SANS L'ENCOMBRER



société d'études mer du nord méditerranée - DEC.72

LE COMPLEXE DE FOS ET SON ENVIRONNEMENT



Aux nouvelles Journées Économiques de juin 1972, un aréopage de 1 200 industriels européens a pu se rendre compte de ce qui a été fait et de ce qui est en train de se faire à Fos.

Les premiers superpétroliers et superminéraliers ont accosté aux nouveaux postes à quai en 1968. La profondeur naturelle des eaux et l'absence de marée en font l'un des rares sites européens auquel auront librement accès les navires de l'avenir quel que soit leur gigantisme.

La zone industrialo-portuaire, dont les possibilités d'extension sont d'ailleurs indéfinies, couvre actuellement 7 300 hectares, dont 3 200 sont aménagés et commercialisés, sur lesquels 2 200 ont déjà été mis à la disposition des groupes industriels.

L'usine littorale sidérurgique de la Solmer, construite sur un terrain de 1 500 hectares, entrera en production à la fin de 1973. Avec un investissement de 10 milliards de francs, la production annuelle atteindra 6 millions de tonnes en 1980.

L'unité d'aciers spéciaux Ugine-Acier, dont le terrain occupe 275 hectares, entrera en production au début de 1973. Sa production annuelle atteindra 750 000 tonnes en 1980, à comparer aux 400 000 tonnes de la production française actuelle.

La capacité des quatre raffineries de pétrole de Fos et de Berre passera de 26 millions de tonnes par an à 52 en 1985. L'unité de production d'éthylène des Imperial Chemical Industries, installées sur un terrain de 130 hectares, est en service, de même que la nouvelle unité de Naphtachimie, qui atteint une production annuelle de 525 000 tonnes. Shell-Chimie construit également des capacités supplémentaires de production de 350 000 tonnes d'éthylène.

De son côté, Gaz de France installe sur 16 hectares un terminal méthanier qui va traiter les gaz liquéfiés reçus d'Afrique du Nord. Quant à Électricité de France, dont la puissance installée dans tout le département des Bouches-du-Rhône est actuellement de 1 000 MW et la production annuelle de 4 milliards de kW/h, ses prévisions à 20 ans sont les décuplements à 10 000 MW et 40 milliards de kW/h.

Les effectifs de chantier sont actuellement d'environ 7 000 personnes; ils seront de l'ordre de 10 000 au début de 1973. L'exploitation des unités industrielles entraîne déjà la création de 2 000 emplois, qui seront 5 000 à la fin de 1973, 12 000 en 1975 et sans doute 30 à 40 000 en 1985.

***

Les Journées de juin 1972 furent d'autre part celles de l'affirmation renouvelée de la volonté de relier la Rhodanie française au Rhin.

On sait que dès 1963, le pipe-line Sud-européen transportait 13 millions de tonnes de pétrole brut, de Marseille à quatre raffineries intérieures : l'une en Suisse, à Cressier, les trois autres dans le bassin rhénan. Ainsi l'infrastructure pétrolière préfigurait-elle l'hinterland que Fos a l'ambition de desservir. Son triplement maintenant achevé administre la preuve de la justesse des vues initiales. Le pipe Sud-européen alimente désormais onze raffineries à partir de Fos. Il faudrait d'ailleurs parler du développement de sa capacité, puisqu'il est dès maintenant capable de transporter 90 millions de tonnes par an.

Mais Fos ne sera pas relié seulement à son hinterland profond par grandes canalisations modernes. Il dispose, ou disposera bientôt, de tous les moyens de transport par les infrastructures les plus modernes et les plus puissantes.

La voie ferrée est électrifiée jusqu'au Rhin depuis 1970, après achèvement de l'électrification de Dole-Mulhouse. L'autoroute du sillon rhodanien va à son tour être reliée au Rhin dans les 6 ans : par l'itinéraire Nord Beaune-Mulhouse, la A 36 (1), on rejoindra Bâle; par l'itinéraire Sud, Valence-Grenoble et le sillon alpin, on rejoindra Genève. La France rattrape très vite son retard autoroutier.

Elle se met en mesure de rattraper également le retard de ses voies d'eau. Dès la fin de 1973, le Rhône sera ouvert à la navigation régulière à grand gabarit sur 250 km à partir de Fos. Sur le bas-Rhône pourraient circuler dès maintenant des convois de 15 000 tonnes. Le dernier aménagement du programme de la Compagnie Nationale du Rhône, celui de Vaugris, à hauteur de Vienne, vient d'être mis à l'enquête; l'avant-dernier, celui de Péage-de-Roussillon, doit être engagé en 1973. La Saône bénéficie de la même priorité. C'est d'ailleurs une rivière de plaine, dont les principaux obstacles à la navigation étaient constitués par certains ponts de Lyon; les nouveaux ponts qui les remplacent sont en service depuis la fin de 1972.

En définitive, à l'échéance 1976-1977, la totalité du sillon rhodanien sera en service, non seulement de la mer jusqu'à Lyon, mais jusqu'à Auxonne à hauteur de Dijon, constituant sur 530 km une voie moderne, équipée pour la navigation de jour et de nuit, techniquement supérieure au Rhin.

***

De son côté Mulhouse est relié au Rhin à Niffer près de Kembs. Restent les 210 km de la liaison entre la Saône et Mulhouse par la vallée du Doubs.

(1) Voir article de Monsieur Collaveri.

Préfigurée au siècle dernier par le canal du Rhône au Rhin, qui fut d'abord le canal Napoléon et qui, malgré ce titre glorieux, nous paraît aujourd'hui bien modeste, la nouvelle voie d'eau moderne présentera pour la Suisse cet avantage inappréciable de la desservir sans l'encombrer. Se bornant à effleurer ses frontières elle répond au souci très actuel et très légitime des autorités, fédérales de protéger un territoire, qui n'est pas illimité, de l'encombrement d'un trafic de transit en croissance exponentielle. Simultanément elle donne à la Confédération sa nouvelle ouverture vers la Méditerranée, la première qui soutienne la comparaison avec l'ouverture traditionnelle vers la Mer du Nord.

De part et d'autre du seuil, on connaît bien en Suisse les sites de développement qui sont aménagés par les Chambres de Commerce et d'Industrie de Mulhouse et de Belfort. A Huningue la zone « des 3 frontières », position avancée de l'ensemble industriel mulhousien, jouxte le canton de Bâle. Sur le port de Belfort, à Bourogne, dont la vocation à recevoir les matières premières et à expédier les grandes masses indivises de la mécanique lourde s'affirme déjà, se rencontrent le Territoire de Belfort et le canton de Berne par la ligne de Delle-Porrentruy. D'autres sites sont déjà en pleine activité ou bien sont en projet, à Ottmarsheim, Chalampé, Ile Napoléon, Altkirch, Dannemarie.

A l'autre extrémité de la liaison, le port de Dole, ainsi que la future zone industrielle portuaire d'Auxonne (près de Dijon) sont directement reliés au canton de Vaud par la ligne de Vallorbe.

***

C'est pourquoi la Chambre de Commerce de Bâle, dans une délibération mémorable du 6 avril 1971, a pris l'initiative de recommander l'éventuelle internationalisation de l'ensemble de l'axe Mer du Nord-Méditerranée. La Compagnie Consulaire suggère aux pays intéressés d'examiner en commun la possibilité de doter, le moment venu, la voie rhodanienne reliée au Rhin du même statut de navigation libre que le Rhin depuis les Actes de Mannheim.

Une telle initiative venait d'autant mieux à son heure que, pendant le même temps, les Allemands poursuivent méthodiquement la liaison Rhin-Main-Danube, programmée sur 15 ans par la Convention signée à Duisburg en 1966. Déjà des observateurs soviétiques arrivent à la Commission centrale du Rhin.

Jusqu'alors, au-delà de l'échéance 1976 fixée pour le sillon rhodanien, aucun calendrier n'avait encore concerné sa liaison au Rhin. C'est maintenant chose faite. Peu après l'inauguration, le 23 septembre 1972, du port de Nuremberg, à laquelle les Allemands avaient associé tous leurs partenaires européens, M. Olivier Guichard, Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Équipement, déclarait le 17 novembre 1972, à la tribune de l'Assemblée Nationale française : « je rappelle que nous projetons de raccorder le Rhône au Rhin par l'Alsace au moment où le Rhin sera lui-même complétement raccordé au Danube, vers 1982, c'est-à-dire au moment où cette triple jonction créera un vrai réseau navigable européen. »

Dans cet esprit, l'idée de la liberté de pavillon a été bien accueillie en France. L'internationalisation recueille le préjugé favorable aussi bien du Port Autonome de Marseille que de la Compagnie Nationale du Rhône, et, plus généralement, de l'Association pour le Développement des Grands Ports Français comme de l'Assemblée permanente des Chambres de Commerce et d'Industrie ».

***

C'est également le Premier Ministre, M. Pierre Messmer, qui confirme de la manière la plus énergique la décision française, proclamant à Strasbourg, le 7 septembre 1972 : « il faut mener jusqu'à son terme la liaison Mer du Nord-Méditerranée ».

Dès maintenant l'acquisition des terrains de la liaison est en cours. Les deux sections de Montbéliard et de Dole ont été déclarées d'utilité publique le 13 janvier 1972. Les études et les acquisitions vont continuer et s'accélérer d'ici à 1975.

Ainsi tout doit être mis en œuvre, simultanément à partir de l'Alsace et à partir de la Bourgogne, et en coordination, chaque fois que ce sera utile, avec les travaux de l'autoroute, pour que les travaux de la liaison puissent être menés à bien de 1976 à 1982.

Un tel programme, portant sur moins de 2 milliards de francs, n'a rien que de très raisonnable. De nombreux exemples récents, en France et hors de France, le montrent fort bien, techniquement et financièrement.

Le label européen dont bénéficie le projet et l'intérêt particulier témoigné par nos amis suisses sont aujourd'hui, au terme d'une procédure que la France aura menée avec ténacité, continuité et obstination, au travers de bien des vicissitudes, pendant un demi-siècle, de précieux garants de succès.