

# Où l'on regarde du côté de la France : la bataille des grands canaux

Autor(en): **Duvanel, J.-Cl.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **32 (1961)**

Heft 8

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824986>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## La bataille des grands canaux

L'heure des grandes décisions va-t-elle sonner en France ?

Moins spectaculaire que certains problèmes politiques, la bataille des grands canaux est en cours. Et l'on attend avec intérêt la décision que prendra la Commission Bouilloche appelée à étudier la création d'une voie à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin.

Cette voie navigable, que rend nécessaire le développement du courant d'échanges entre les pays riverains de la Méditerranée et l'Europe nord-occidentale, relierait Marseille et ses complexes portuaires à Lyon et aux régions qui y convergent, aux importants centres de production et de consommation de l'Est français, de l'Allemagne et des pays du Benelux, aux ports de la mer du Nord.

### Deux grands projets

Plusieurs tracés ont été étudiés mais deux grands projets ont été retenus par la Commission Bouilloche qui pèse actuellement leurs avantages et leurs désavantages, soumise sans doute à de nombreuses pressions puisqu'un choix exclusif entre les deux tracés conduirait à l'isolement d'une des deux régions en cause. Ces tracés sont les suivants :

1. Le premier se détache du Rhin, ou plus exactement du canal d'Alsace à hauteur de Mulhouse. Il traverse la trouée de Belfort, rejoint la vallée du Doubs près de Montbéliard, la suit jusqu'à la Saône à Saint-Symphorien. Il emprunte, sauf quelques variations, la voie actuelle du canal du Rhône au Rhin.
2. Le deuxième, dont le point de départ sur le Rhin est Coblenze, tire profit de la Moselle en voie de canalisation jusqu'à Metz. Il remonte la Moselle jusqu'aux environs d'Epinal où il doit traverser les contreforts des Vosges pour gagner la haute vallée de la Saône. Il rencontre à Saint-Symphorien le point d'arrivée du premier tracé. Ensuite les deux tracés empruntent le tronçon commun de la Saône par Chalon jusqu'à Lyon.

Comme le premier tracé suit le canal du Rhône au Rhin, le deuxième suit celui du canal de l'Est branche Sud.

### Les intérêts jurassiens

Si la décision, évidemment, appartient à la France, le canton de Berne, le Jura et l'Ajoie ne sauraient pourtant rester insensibles à des projets aussi grandioses.

Qu'on songe, en effet, aux possibilités qu'offrirait la création d'un canal à grand gabarit par la voie Alsace - Franche-Comté ! Avoir à 10 km. de nos frontières cette voie fluviale, ce serait automatiquement la réalisation du port de Bourogne \*, qui s'appellerait port franco-suisse de Belfort-Montbéliard, ce serait le déchargement d'un grand

---

\* Voir le « Bulletin de l'ADIJ », juin 1960.

nombre de matières premières à destination de notre pays, ce serait la revalorisation de la ligne ferroviaire de Delle tant délaissée, cela commanderait l'amélioration de notre réseau routier, cela permettrait à l'industrie lourde de venir s'installer chez nous.

On ne peut, dès lors, qu'appeler de ses vœux une réalisation si prometteuse. Toutefois, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir, il semblerait qu'à Paris le projet de la Moselle marque des points. Il est vrai que toute la sidérurgie française est derrière lui. Mais rien n'est encore décidé et, si l'on en croit les arguments techniques, financiers, économiques et politiques que nous a aimablement communiqués la Chambre de Commerce et d'Industrie de Besançon et du Doubs, de sérieux atouts sont dans son jeu.

### **Les arguments techniques**

**Les longueurs des deux itinéraires.** — La comparaison des longueurs est à l'avantage du projet Alsace - Franche-Comté plus court de 40 % que le projet lorrain. En effet, la Saône étant utilisée dans les deux hypothèses de Saint-Symphorien, près de Saint-Jean-de-Losne, à Lyon, on compte de Saint-Symphorien au bief d'Ottmarsheim par le Doubs et Mulhouse environ 240 km. et de Saint-Symphorien à Metz par Corre, Messein et Frouard environ 400 km.

**Les difficultés de construction.** — Les difficultés de construction pour l'un et l'autre itinéraires proviennent essentiellement de deux seuils de partage, le seuil de Girancourt pour le trajet lorrain, le seuil de Valdieu pour le trajet Alsace - Franche-Comté. Certes, ces seuils de partage sont à des altitudes voisines :

345 mètres pour le seuil de Valdieu,  
361 mètres pour celui de Girancourt.

Mais le creusement des tranchées dans ces seuils est beaucoup plus aisé pour le projet Alsace - Franche-Comté dans les bandes de terrains tertiaires qui bordent la Porte de Belfort au nord du Jura que pour le projet lorrain à travers les grès triasiques très durs et étendus qui affleurent à l'ouest d'Epinal.

De même, les sinuosités, l'encaissement considérable et l'étroitesse du sillon du canal de l'Est dans le seuil de Girancourt contrastent dans l'état actuel avec le tracé plus simple et moins encaissé du canal du Rhône au Rhin au sud-est de Belfort.

**L'importance respective des équipements.** — Il est prévu sur le trajet Alsace - Franche-Comté entre Nieffer et Saint-Symphorien la construction de :

28 écluses et 1 élévateur  
contre 39 écluses et 1 élévateur sur le trajet lorrain entre Metz et Saint-Symphorien.

**L'équipement hydroélectrique.** — La mise au grand gabarit de la voie Alsace - Franche-Comté entraînera l'aménagement hydroélectrique du Doubs. Des études communes ont été menées sur ce point par l'E.D.F. et les Services de la navigation. Leurs conclusions sont du plus

Notz & Co. S.A. - Bienne 032/2 55 22

# acier

de renommée mondiale

**NOTZ**

## Sandvik

Acier en bandes, fil  
acier, pour l'indus-  
trie horlogère

## Avesta

Acier Inoxydable  
pour boîtes de mon-  
tres

## Coromant

Burins de décolle-  
tages en métal dur

1031



Entre amis  
une bonne  
Bière

1040



**Une énergie thermique de choix**



Les Usines à gaz jurassiennes de

Bienne  
Delémont  
Granges  
Moutier  
Porrentruy  
Saint-Imier  
Tavannes

Rapide, souple, propre,  
le gaz demeure  
l'énergie idéale de l'avenir

1034

grand intérêt. La construction de centrales permettra en effet d'utiliser à proximité de ses sources l'énergie produite ; le département du Doubs, dont la consommation d'énergie est plus forte que la moyenne nationale, est « importateur » de courant électrique. Une production accrue sur place d'une part supprimera les pertes résultant du transport à longue distance de ce courant, d'autre part diminuera son prix pour les utilisateurs.

L'aménagement envisagé autorisera la production de 600 000 000 de kilowatts/heure, ce qui est loin d'être négligeable dans une région où les sites permettant des installations hydroélectriques rentables sont devenus rares.

En outre, l'E.D.F. participerait pour 8 milliards d'anciens francs à la construction du canal, ce qui diminuera dans une proportion très appréciable le coût total des travaux.

De ce point de vue, l'avantage est net sur la voie lorraine dont l'aménagement hydroélectrique ne pourrait produire au maximum que 100 à 150 millions de kilowatts/heure.

**L'utilisation du poussage.** — Un mot doit être dit sur la technique du poussage de barges, déjà largement utilisée aux Etats-Unis, en U.R.S.S. et en Allemagne. Le canal à grand gabarit permettra non seulement la circulation de bateaux isolés de 1350 tonnes du type R.H.K., mais également de convois poussés comportant un pousseur et deux barges en flèche de 1500 tonnes chacune, ou un pousseur et huit péniches de 300 tonnes destinées à être réparties au cours du trajet ou dirigées vers des canaux d'enfoncement de 2 m. 20.

Les convois ainsi formés permettent des économies de transport très appréciables. Il est certain que ces économies sont plus importantes sur des fleuves assez larges pour donner les dimensions maximales au front du convoi et à sa longueur.

Or, il est certain également que, des deux tracés envisagés, celui d'Alsace - Franche-Comté présente, grâce au Rhin, la plus grande longueur de trajet en voie fluviale, donc la possibilité de diminuer le coût du transport grâce à des trains de bateaux plus importants que ceux qui pourraient être poussés sur canal.

**Le financement des travaux.** — Les différences entre les longueurs des itinéraires, entre les difficultés de passage des seuils, entre les nombres d'écluses sur l'une et l'autre voies sont en bonne partie responsables du moindre coût de la voie Alsace - Franche-Comté par rapport à la voie lorraine.

Ces coûts d'investissement ont pu être évalués d'une manière approchée à :

81,1 milliards d'anciens francs pour la voie Alsace - Franche-Comté,  
106,6 milliards d'anciens francs pour la voie lorraine.

Cette différence est encore accentuée du fait que, comme on l'a vu plus haut, l'aménagement hydroélectrique du Doubs entraînera pour l'E.D.F. une participation financière d'environ 8 milliards d'anciens francs à l'œuvre d'ensemble. On ne peut minimiser cette participation qui vient soulager d'une façon très appréciable un budget des voies navigables déjà grevé de lourdes dépenses dans d'autres domaines.

## Les arguments économiques

Le coût de l'investissement ne saurait toutefois être le seul élément d'appréciation. Encore convient-il que l'intérêt économique général ne soit pas en désaccord avec les éléments techniques et financiers dont on vient de voir qu'ils plaidaient en faveur de la liaison par l'Alsace et la vallée du Doubs.

**Le trafic actuel.** — Certes, les statistiques peuvent fournir des renseignements assez sûrs sur les trafics comparés du canal du Rhône au Rhin, tels qu'ils existent actuellement, c'est-à-dire par des bateaux chargés à 250 ou 300 tonnes. Elles peuvent démontrer alternativement que le trafic est plus intense sur l'une ou l'autre voie selon qu'elles considèrent le tonnage transporté en bout de ligne, sur telle section, à tel port où dominant les arrivées ou les départs de marchandises, les moyennes sur un, trois ou cinq ans, le quotient du tonnage kilométrique par le nombre de kilomètres, etc...

Pour quelles raisons le trafic actuel ne peut-il apporter d'arguments solides, dans un sens ou dans l'autre ?

Le comptage du passage des véhicules sur une voie routière est intéressant parce qu'il permet de définir le point de saturation de la route et de décider de son élargissement. Cette méthode s'appuyant sur le tonnage des trafics pourrait être applicable à la décision d'approfondir un canal afin que les mêmes bateaux qui l'utilisent puissent être chargés à 350 tonnes au lieu de 250.

Mais elle n'a plus guère de valeur dans le cas qui nous occupe, car les projets supposent non seulement un élargissement et un approfondissement de la voie navigable mais également une modification essentielle dans les types de véhicules utilisés. Il est impossible de s'appuyer sur un trafic qui se fait présentement par bateaux chargés à 250 tonnes pour affirmer que les trafics futurs accrus par chalands de 1350 tonnes ou convois de 3000 tonnes s'effectueront **dans la même proportion** que les trafics actuels sur le tracé lorrain et sur le tracé Alsace - Franche-Comté.

Les conditions de tous ordres qui, actuellement, incitent telle marchandise à utiliser la voie d'eau plutôt que la voie ferrée ou la route seront bouleversées du fait capital que son véhicule passera d'une capacité de 300 à 1350 tonnes et au-delà. Il est indéniable que certains produits, en raison de leur nature, de leur valeur, de leurs quantités, abandonneront la voie d'eau tandis que d'autres, nouveaux, y viendront.

C'est pourquoi le fait que le trafic actuel soit plus important sur le canal du Rhône au Rhin que sur le canal de l'Est branche sud, ou inversement, ne peut être une raison déterminante dans le choix de la voie où des bateaux de 1350 tonnes circuleront.

**Le trafic futur.** — Après avoir énuméré les trafics que la voie d'eau à grand gabarit pourrait faire naître ou développer dans une conjoncture économique qu'il faut situer au mieux vers 1970 (il paraît probable que, d'ici huit à dix ans, le pipe-line du gaz d'Hassi R'Mel passe le long de l'itinéraire de la voie Alsace - Franche-Comté), la

Chambre de Commerce et d'Industrie de Besançon et du Doubs envisage la vocation industrielle de la région.

Il existe déjà sur le canal du Rhône au Rhin, notamment dans la vallée du Doubs, une chaîne d'industries moyennes et petites qui sont susceptibles de développement et un commencement d'industrialisation qu'il faudrait encourager.

Il deviendrait inconcevable, estime-t-on à Besançon, de ne pas desservir Mulhouse, Belfort, Montbéliard et d'abandonner la basse vallée du Doubs si riche de promesses. Le canal à grand gabarit constituerait pour les industries qui y sont déjà installées un multiplicateur d'activité et contribuerait puissamment à leur essor. L'exemple du Main et surtout du Neckar montre combien cette expansion peut être rapide.

Il existe aussi, à certains maillons de cette chaîne, de grandes unités industrielles bien étagées et réparties, représentant des pôles de développement attractifs pour leur environnement, que ce soit Bull et Alstom, Peugeot, Japy et les Forges d'Audincourt, Solvay, sans parler des grandes usines alsaciennes, alors que le canal de l'Est traverse des régions dépourvues d'industries, un *no man's land* où le démarrage de nouvelles activités serait plus long et très difficile.

S'il est aujourd'hui peu de localisations impératives, il apparaît toutefois évident que le développement d'industries présentes ou l'implantation d'industries nouvelles sont grandement facilités dans les zones où un minimum d'industrialisation existe déjà, représentant un seuil économique « secondaire », extrêmement difficile à atteindre pour les régions d'économie « primaire ». C'est ainsi que la vallée du Doubs est préparée à un essor immédiat par l'existence d'une certaine tradition du travail industriel, la présence d'équipements industriels nombreux, variés et proches les uns des autres, sa vigueur démographique, son marché de haute consommation, etc...

Si le canal à grand gabarit préférerait la traversée de région à nette prédominance agricole et abandonnait une vallée voisine semi-industrialisée, il stériliserait sans contrepartie les vertus de fécondité industrielle qu'il contient en puissance lorsqu'il peut les exercer dans des régions à évolution économique secondaire.

**Le tourisme.** — La Chambre de Commerce et d'Industrie de Besançon et du Doubs souligne aussi l'avantage touristique que la Franche-Comté retirerait de l'aménagement de plans d'eau consécutifs au rehaussement des niveaux. Les projets déjà établis de voyages en bateaux sur la magnifique vallée du Doubs, très fréquentée par de nombreux touristes : Belges, Allemands et Suisses pendant la belle saison, pourraient être réalisés avec toutes les chances de succès.

L'utilisation touristique que l'Allemagne a faite dans ce domaine fournit de nombreux exemples dont la région franc-comtoise pourrait s'inspirer. Ainsi, la mise en service du « Schwabenhand » sur le canal du Neckar et sur le Rhin entre Stuttgart et Rotterdam, connaît un très grand succès.

Enfin, le transport des produits pétroliers et de grandes quantités de marchandises pondéreuses et des bois par voie d'eau, libérerait



certaines des routes à grand trafic de véhicules lourds, encombrants et lents, au profit du tourisme automobile.

### **Une solution de conciliation ?**

S'il est évident, ainsi que nous l'avons déjà souligné, que la décision appartient à la France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Besançon et du Doubs rappelle avec pertinence les incidences internationales du projet. Certes, constate-t-elle, ce problème a un caractère national, mais il est en tout cas plus européen que régionaliste. Or, il est indéniable que le caractère européen du tracé Alsace - Franche-Comté est beaucoup plus marqué que celui du projet lorrain. Il fait de la moyenne Rhénanie et de l'Alsace la plaque tournante d'un réseau de voies d'eau desservant l'Allemagne de l'Ouest en ouvrant de larges perspectives vers l'Europe Centrale, desservant également la France de l'Est et du Sud-Est, la Suisse septentrionale ; il augmente par là même le rôle européen de Marseille et de Strasbourg.

La voie par la Lorraine apparaît comme une orientation du trafic international exclusivement nord-sud. Or, l'intérêt capital de la voie Alsace - Franche-Comté, c'est que non seulement elle assure ce trafic nord-sud mais encore qu'elle établit une essentielle articulation avec les voies navigables ouest-est qui s'enfoncent au cœur de l'Europe centrale. En effet, lorsque la liaison Rhin-Danube sera réalisée, à la fois par le Main et le Neckar, sans parler de la liaison possible par l'Autriche lorsqu'on poursuivra les travaux pour rendre le Rhin navigable jusqu'au lac de Constance, les pays de l'Est européen seront reliés par voie d'eau à l'Europe occidentale.

Il en résultera pour la navigation rhénane un gros supplément de trafic qui s'orientera vraisemblablement vers Marseille et la Méditerranée, d'autant mieux que le Rhin inférieur s'exposera alors à être encombré, voire saturé.

Mais, ne l'oublions pas, deux projets sont en opposition : celui de la Franche-Comté et celui de la Moselle. Or, il faudra choisir. Evidemment, la solution idéale consisterait à décider la réalisation simultanée des deux canaux à grand gabarit. Mais, en raison des conséquences financières qu'on imagine aisément, cette solution paraît impossible. Dès lors, envisagera-t-on une solution de synthèse pouvant satisfaire à la fois la Lorraine et l'Alsace ?

On a parlé d'un canal à grand gabarit qui, partant de la région de Montbéliard, rejoindrait la voie lorraine via Epinal. Mais les oppositions qui lui seront faites seront irréductibles, dit-on à Besançon où l'on fait la proposition suivante : la mise au grand gabarit du canal de la Marne au Rhin reliant Strasbourg à Nancy.

Telles sont les données du problème posé à la Commission Bouloche. On comprend qu'on attende avec un intérêt non dissimulé la solution qui lui sera apportée.

J.-Cl. DUVANEL