Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 34 (1962)

Heft: 1

Artikel: Une voix française : la voie d'eau, agent dynamique d'une politique efficace d'aménagement du territoire

Autor: Lamour, Philippe

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-125255

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: 15.07.2025

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

Une voix française

La voie d'eau,

agent dynamique d'une politique efficace d'aménagement du territoire

Exposé de M. Philippe Lamour, président du Conseil supérieur de la construction et de l'aménagement du territoire français

Le développement de la voie fluviale a été inégal, aussi bien dans l'espace que dans le temps. Peu développée dans quelques régions, dans d'autres, au contraire, elle a trouvé, en raison des conditions naturelles – aux Pays-Bas, par exemple – un développement qu'imposaient la nature du sol et l'état du climat. Dans certains pays, toutefois, la voie d'eau tend à être négligée en raison même de la préférence qui est accordée à d'autres moyens de communication; là, la légende s'est assez rapidement répandue que la voie d'eau était désormais un moyen désuet, appartenant au passé et largement dépassé aujourd'hui par les nouveaux moyens techniques. Ce point de vue n'a pas été partagé par beaucoup de nations qui bénéficiaient déjà d'une façon continue des bienfaits de la voie d'eau et je pense que des journées semblables à celles-ci peuvent beaucoup aider les pouvoirs publics et l'opinion publique de certains pays – dont celui qui vous accueille aujourd'hui – à comprendre qu'il est temps de revenir en arrière sur des préjugés mortels et de prendre conscience qu'un nouvel avenir s'ouvre à la voie d'eau, désormais indispensable pour un sain aménagement du territoire.

La technique du convoi poussé doit être le point de départ de ces nouvelles réflexions, de cette nouvelle orientation des esprits vers une revalorisation de la voie d'eau.

J'estime que cette nouvelle technique, qui est à la base d'un regain d'intérêt pour la navigation fluviale et la voie d'eau, doit être prise en grande considération en vue de l'aménagement du territoire...

... En admettant même qu'il ne soit pas avéré – or, les faits établissent le contraire – que la voie d'eau est, à elle seule, suffisante pour susciter l'implantation industrielle, il devient chaque jour plus évident que l'absence de voie d'eau est suffisante pour décourager cette implantation. Cette évidence est peut-être moins éclatante dans des pays comme la France où la voie d'eau n'a pas été associée à l'industrie d'une façon étroite pendant de longues années, et où l'on pouvait jusqu'à présent, dans le cadre ancien, considérer avec indifférence une industrialisation sociale de la voie d'eau.

Mais en est-il encore ainsi dès le moment où des pays participent à des communautés plus larges dans lesquelles précisément la voie d'eau est largement utilisée? Nul doute que l'on doive alors poser la question de façon plus exacte en disant: dans une communauté où existe la liberté d'établissement, l'industriel qui doit prendre l'initiative d'un choix pour implanter son entreprise ne va-t-il pas être tenté de préférer les secteurs du territoire de cette communauté où s'offrent les trois modes de communication plutôt que ceux où cette option n'existe pas et ne risque-t-on pas, en continuant à négliger la voie d'eau dans certains pays, d'aboutir pratiquement à inciter des implantations et des investissements de capitaux exclusivement dans les régions où, au lieu de deux modes de communication, trois de ces modes composent l'éventail des possibilités?

... En Union soviétique, aux Etats-Unis – dans le Tenessee où la navigation fluviale renaît à la suite de l'aménagement de ce fleuve aussi bien qu'au Saint-Laurent – en Allemagne et en Belgique, en France enfin, le long de ce canal d'Alsace où l'on avait prédit que l'industrie ne s'installerait pas et où elle s'implante maintenant à un rythme accéléré, nous constatons déjà une corrélation étroite entre l'industrialisation d'un pays moderne et le développement de la voie d'eau.

C'est, semble-t-il, l'une des raisons pour lesquelles une partie importante de l'opinion européenne, notamment de l'opinion française, demande maintenant que l'on revienne à une politique créatrice de la voie d'eau et que l'on s'évade de cet état d'esprit de simple entretien qui consiste à n'accorder à cette voie de circulation qu'une attention distraite, à ne maintenir que les moyens existants, au lieu de concevoir une politique permettant, dans une pensée rénovée, de multiplier ces moyens, notamment en reliant par une voie transversale les deux grands bassins du Rhône et du Rhin autour desquels seront installés les centres économiques de cette région d'Europe en plein développement.

A l'heure actuelle, une pareille tâche se traduirait d'abord par une accélération de l'aménagement du Rhône en vue de permettre la circulation des convois poussés de gros tonnage, mais elle suppose aussi une liaison la plus rapide possible avec le bassin rhénan. N'oublions pas qu'une péniche automotrice de 1000 tonnes partant de Strasbourg n'a pas d'autre voie pour parvenir à Marseille que le détroit de Gibraltar.

Il est anormal – pour tous les Européens et pas seulement pour les Français – qu'existe un bouchon entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, alors surtout que ce bouchon est une voie fluviale, et que le moyen de transport le moins onéreux soit ainsi mis en échec par le fait que depuis de nombreuses années on s'est borné à entretenir des canaux insuffisants et que rien n'a été prévu, d'une part pour ouvrir une grande voie de circulation transversale à travers l'Europe, d'autre part pour valoriser toutes les voies adjacentes qu'elle doit vitaliser mais qui, à leur tour, accroîtront sa prospérité.

Je veux parler de la vieille liaison de Bordeaux jusqu'au Rhône qui a été l'œuvre du génie de Riquet au XVIIIe siècle – toujours dans le même état depuis – et qui apparaîtra demain indispensable si l'on veut éviter que les régions périphériques de l'Europe occidentale tournent définitivement le dos au cœur économique du continent et restent orientées vers le vide atlantique sans aucun espoir de voir leur développement industriel rejoindre celui de l'ensemble de la communauté.