

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

Band: 41 (1968)

Heft: 10

Artikel: Pendant que la Suisse boude les péniches : où en sont, en 1968, les travaux d'aménagement français de la liaison fluviale européenne mer du Nord-Méditerranée?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126540>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Pendant que la Suisse boude les péniches...

Où en sont, en 1968, les travaux d'aménagement français de la liaison fluviale européenne mer du Nord - Méditerranée ?

61

Il n'est que de jeter les yeux sur une carte des voies navigables européennes pour apprécier la densité du système de canaux dont disposent nos voisins belges, hollandais et allemands. Par la Meuse, la Moselle et le Rhin, les ports d'Anvers et de Rotterdam exercent leur attraction sur une grande partie du continent. Mais si la Moselle est aujourd'hui canalisée depuis Coblenze jusqu'à Metz et bientôt Nancy, la Meuse belge modernisée s'arrête à la frontière. Le Rhin navigable atteint sans doute Strasbourg et Bâle, grâce au canal d'Alsace, mais l'axe rhénan ne se trouve encore relié aux grandes zones industrielles du centre-est et du sud-est de la France que par des voies d'eau secondaires à faible capacité, telles que le canal de l'est-branch sud et le canal du Rhône au Rhin.

C'est dire, combien urgente apparaît la tâche entreprise par les collectivités responsables, avec l'appui des pouvoirs publics, pour mener à leur terme, dans des temps raisonnables, les gigantesques travaux qui doivent aboutir à la mise en service de la liaison continue à grand gabarit mer du Nord-Méditerranée.

Avant de faire ici, d'une manière très succincte, le point de la situation telle qu'elle se présente actuellement sur l'ensemble du tracé de l'axe fluvial nord-sud, il nous paraît utile de rappeler, en deux mots, les caractéristiques géographiques de l'ouvrage en cours de réalisation dans les limites du territoire national.

Il s'agit en fait d'établir une double liaison entre le cours moyen et le cours inférieur du Rhin d'une part, la Saône et le sillon rhodanien d'autre part, afin de permettre aux automoteurs de plus de 1350 tonnes et aux convois poussés de circuler librement entre les grands ports de l'Europe du Nord et Marseille, en empruntant soit la voie lorraine, représentée par la Moselle canalisée et sa jonction avec la Saône, soit la voie alsacienne que concrétisera la jonction fluviale à gabarit international Rhin-Saône, via Mulhouse, Montbéliard et Dôle.

Objectifs et résultats

La décision, définitivement prise en 1965, et récemment confirmée par le premier ministre, de réaliser l'une et l'autre branches, répond à des préoccupations d'ordre économique particulières à chacun des projets. Si la branche mosellane apparaît plus importante du point de vue purement national du fait qu'elle dessert l'ensemble du bassin sidérurgique lorrain, le caractère plus nettement européen de la branche alsacienne rendait indispensable sa réalisation en raison des services que cette

antenne fluviale est destinée à rendre dans le cadre du Marché commun en facilitant la circulation d'un grand nombre de produits d'importation ou d'exportation.

Ces précisions données, quels sont les résultats acquis en cette fin d'année 1967 dans chacun des secteurs considérés, compte tenu des objectifs que l'on se proposait d'atteindre avant la fin de la période couverte par le V^e Plan, c'est-à-dire avant 1970 ?

Dans le secteur lorrain, l'année qui se termine a été marquée par une accélération très nette de l'effort de modernisation intéressant les grandes infrastructures entre Metz et Frouard, au nord de Nancy – effort qui avait subi, après l'achèvement de la canalisation de la Moselle internationale un sensible ralentissement dû à l'importance des dépenses budgétaires engagées pour l'achèvement du canal du Nord et la mise à grand gabarit de la liaison Dunkerque-Valenciennes.

Toul, nœud fluvial

Il est à noter que, pour la première fois en 1968, les collectivités locales, et tout d'abord le département de Meurthe-et-Moselle, apporteront à l'entreprise un concours financier non négligeable. Il s'agit maintenant de terminer l'aménagement définitif de la section Metz-Frouard et de s'attaquer à la section Frouard-Toul. Situé à égale distance des quatre grands pôles portuaires de Marseille, Le Havre, Anvers et Rotterdam, le nœud fluvial de Toul, où doit s'amorcer la branche meusienne de l'axe nord-sud, présente un intérêt très particulier. En fait, la mise en service des tronçons Toul-Foug, en direction de la Belgique par la Meuse, et Toul-Neuves-Maisons, vers la Saône et le sillon rhodanien, qui figurent l'un et l'autre au V^e Plan, est commandée par les travaux d'aménagement des écluses de Toul – travaux dont l'exécution sera relativement longue et difficile.

Bien que la poursuite de la canalisation de la Moselle à l'amont de Metz accuse quelque retard sur les prévisions, d'importants projets ont été réalisés dans ce secteur en 1966-1967, qui, au cours des trois dernières années du Plan, et compte tenu de la construction du tronçon autoroutier Metz-Nancy, devraient permettre d'instaurer à bref délai, d'un bout à l'autre de la région industrielle lorraine, une coordination quasi parfaite des infrastructures fluviale et routière.

En ce qui concerne la branche alsacienne, les perspectives sont moins satisfaisantes, car, en dépit des décisions prises en haut lieu en faveur de la réalisation effective

d'un projet longtemps différé, la liaison à établir entre le Rhin et le Rhône, par la vallée du Doubs, n'est encore représentée que par un court tronçon reliant Kembs-Niffer au port de Mulhouse et à l'île Napoléon. Pourtant des zones industrielles nouvelles sont en cours d'implantation le long de la future voie fluviale à Bourgogne, au sud de Belfort et à Etupes, près de Montbéliard. Cette évolution confirme d'une manière particulièrement démonstrative le rôle moteur qu'exerce l'artère fluviale mer du Nord-Méditerranée sur le développement économique de la Haute-Alsace et de la Franche-Comté. Or, si l'on veut que le délai de réalisation de la voie alsacienne n'outrepasse pas exagérément la date de mise en service définitive de l'axe nord-sud via la Moselle sur toute la longueur de son parcours européen il est nécessaire que la totalité du tronçon Mulhouse-Altkirch se trouve engagée avant deux ans, de telle sorte que les travaux à entreprendre ultérieurement pour atteindre le point de raccordement de la branche alsacienne à la branche lorraine et à la Saône puissent être menés à bien sans trop de retard.

L'aménagement de la Saône

Ce point de raccordement se situe, précisons-le, à Saint-Symphorien, dans le département de la Côte-d'Or. C'est là que s'amorcera le tronc commun de la liaison fluviale à grand gabarit qui, par la Saône canalisée, rejoindra, à Lyon, le Rhône dont elle emprunte les biefs successifs pour atteindre finalement Marseille-Fos, europort du sud, actuellement en cours de construction.

Tout laisse à penser maintenant que l'aménagement de la Saône, condition essentielle de l'établissement de la jonction Rhin-Rhône sera entrepris en 1969 entre Saint-Symphorien et Chalon et que la canalisation de cette rivière se poursuivra sans solution de continuité.

Ce n'est pourtant qu'en 1976 que les travaux du sillon rhodanien pourront être considérés comme complètement fermés. On n'ignore pas qu'un effort d'aménagement d'une ampleur exceptionnelle a été entrepris dans la vallée du Rhône, il y a une vingtaine d'années et s'y poursuit, depuis lors, activement, qui, dès l'origine, avait pour but (non point exclusif, mais essentiel) d'ouvrir à la navigation intérieure cette grande artère naturelle, dans la perspective de son intégration au futur axe européen Rotterdam-Marseille.

Marseille, europort du sud

En fait, les aménagements de la Compagnie nationale du Rhône, à laquelle nous devons les ouvrages de Donzère-Mondragon, Montélimar, Baix-Le Logis Neuf, Beauchastel, Pierre-Bénite, Bourg-lès-Valence et bientôt Vallabrègues, ont déjà permis de livrer à la navigation à grand gabarit une importante section du cours du Rhône, partie intégrante de la liaison fluviale nord-sud.

Huit années seront nécessaires pour parachever une entreprise dont dépend singulièrement, et pour une très large part, l'avenir économique de tout le territoire compris entre les deux métropoles d'équilibre que sont Lyon-Saint-Etienne et Marseille-Fos.

A l'extrémité méridionale de l'axe mer du Nord-Méditerranée, la grande cité phocéenne, consciente de l'importance du rôle qu'elle sera appelée à jouer demain, à l'échelle du continent, a amorcé une mutation que l'on peut qualifier d'«historique». Ayant annexé, au-delà de la zone pétrolière de Lavéra et de Port-de-Bouc, l'immense plaine alluviale vierge de Fos-sur-Mer et son golfe aux dimensions impressionnantes, Marseille construit là, avec l'aide massive de l'Etat, le premier complexe portuaire et industriel français à vocation européenne.

«Journée du Bâtiment»