Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 52 (1972)
Heft: 2: Les ports industriels

Artikel: Les liaisons des ports français avec leurs Hinterlands
Autor: Rochereau, Henri
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886717

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: 14.07.2025

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

LES LIAISONS DES PORTS FRANÇAIS AVEC LEURS HINTERLANDS

Henri ROCHEREAU

Il est devenu banal de dire que le port maritime est un point « charnière » entre, d'une part, le transport maritime et les opérations techniques et commerciales qui l'accompagnent et, d'aute part, le transport terrestre, ce qui conduit à constater que les voies d'accès intérieures sont un des éléments essentiels de son efficacité.

Considéré de plus en plus comme un « maillon » de la chaîne des transports, le port dépend très largement — côté terre — de la qualité de ses liaisons avec son hinterland.

L'amélioration des infrastructures de transport routières, ferroviaires et fluviales favorise en effet à la fois la rapidité des acheminements et la diminution des coûts du transport de bout en bout.

A cet égard, la situation géographique des principaux ports français au débouché de vallées ou de plaines est favorable ; elle facilite le développement des axes qui les desservent et se complètent : voies navigables à grand gabarit, autoroutes, voies ferrées électrifiées, oléoducs.

Les zones d'influence d'un port varient d'ailleurs selon les marchandises et le mode de transport qu'elles utilisent. Ainsi, la mise en service de l'oléoduc sud-européen a étendu l'hinterland pétrolier de Marseille jusqu'en Suisse, en Allemagne du Sud et en Lorraine, alors qu'auparavant cet hinterland n'atteignait guère que la Bourgogne.

Cette amélioration indispensable des liaisons des ports avec leur hinterland a été nettement soulignée en France par le 6e Plan de développement économique et social (1971-1975). Celui-ci prévoit à cet égard que l'effort portera sur le rattachement des trois grands ports de Dunkerque, du Havre et de Fos aux réseaux autoroutiers internationaux, l'aménagement de voies navigables à grand gabarit dans les bassins du Nord, de la Seine et du Rhône-Saône, le développement des réseaux d'oléoducs à partir du Havre et de Fos.

Doivent ainsi être réalisées en priorité **dans le domaine autoroutier :**

— **Pour faciliter l'accès à Dunkerque :** la section autoroutière Meteren-Bergues qui permettra la liaison du port avec l'autoroute Paris-Lille.

— **Pour faciliter l'accès au Havre :** la liaison autoroutière avec l'autoroute A 13 (Paris-Rouen-Caen) par le pont de Tancarville.

— **Pour Fos :** les liaisons autoroutières avec Marseille, Arles, Salon et Aix-en-Provence.

Dans le domaine des **voies navigables** les principales opérations pour la poursuite de la mise à grand gabarit concernent avec le même objectif prioritaire immédiat :

— Le **bassin du Nord,** dont le programme prioritaire comprend notamment la poursuite des opérations sur l'artère Dunkerque-Valenciennes frontière, l'achèvement de l'antenne Bauvin-Lille, l'aménagement partiel de la section Lille-Marquette.

— Le **bassin de la Seine** dont le programme prioritaire porte pour la Seine à l'aval de Paris, sur le canal de Tancarville, l'Oise et le canal de l'Oise à l'aval de Compiègne, le canal de Saint-Denis, le port de Paris et les autres ports

Projet de schéma directeur du réseau des voies navigables.

Mars 1971.

31

RESEAU PREVU

Première urgence	Autres opérations	
▬▬▬	▪▪▪▪	Voies à grand gabarit (écluses de 185 x 12m)
═══		Voies à grand gabarit (écluses de 110 x 12m)
▭▭▭		Voies à gabarit intermédiaire (écluses de 92 x 6,00m)
———	—·—·—	Voies à petit gabarit (enfoncement 2,20m)
- - - -		Voies à petit gabarit (enfoncement < à 2,20m)
●●●●●		Voies non accessibles à l'automoteur de 38,50m

Extrait du " Rapport du Comité des transports intérieurs du Plan ", tome II.

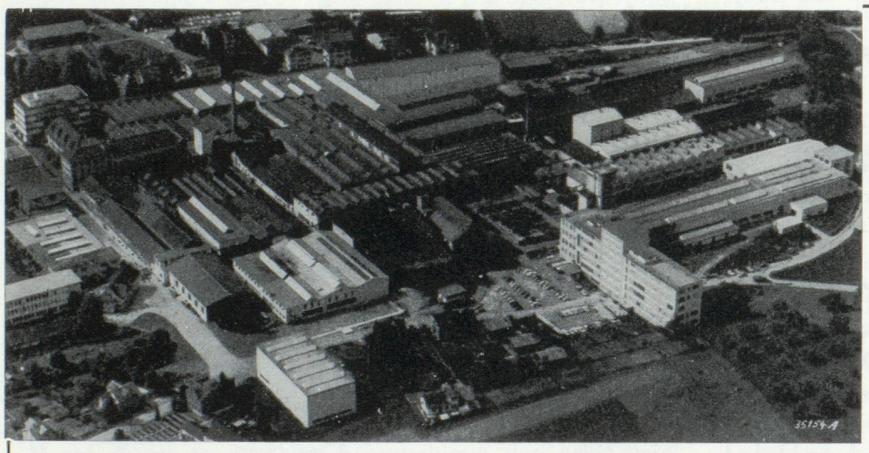
Au carrefour France-Suisse-Allemagne

LES PORTS RHÉNANS DE MULHOUSE ET DE HUNINGUE

mettent à votre disposition :

des équipements modernes,
des entrepôts de transit,
de vastes terrains portuaires
et industriels

Pour tous renseignements : Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse – B.P. 80 – Tél. : (89) 45.85.14 – Télex : 88.695



BUHLER

Machines et Installations

de Minoteries et Semouleries – Usines pour la fabrication d'aliments composés pour le bétail – Génie chimique – Huileries – Malteries – Silos et Entrepôts – Manutention mécanique et pneumatique pour transport horizontal et vertical – Fabriques de pâtes alimentaires – Fabriques de cacao et chocolat – Broyeuses pour couleurs – Machines à couler sous pression – Machines à injecter les matières thermoplastiques – Installations pour le compostage d'ordures ménagères

BUHLER FRÈRES
TOUR AURORE
CEDEX Numéro 5
92.080-PARIS / DÉFENSE
TÉLÉPHONE : 788.33.11
TÉLEX : BUHLER 62 833 F

fluviaux ; d'autres opérations prévues comprennent notamment l'amorce de Compiègne-Reims et l'aménagement progressif de certaines antennes de Haute-Seine.

— Le **bassin Rhône-Saône** dont le programme prioritaire comprend les opérations prévues pour la Saône, les dessertes de Marseille-Fos, le raccordement du Rhône au canal du Rhône à Sète, les ports fluviaux ; il s'y ajoute la poursuite de la canalisation du Rhône à l'aval de Lyon.

— Le **bassin de la Moselle** où le programme porte sur la section Frouard-Neuves-Maisons ainsi que certaines opérations sur Frouard-Dombasle.

A noter également que lors des travaux préparatoires du 6e Plan, un projet de schéma directeur du réseau des voies navigables a été défini.

L'élaboration de ce schéma directeur conduit à placer dans une perspective d'ensemble les actions limitées engagées au cours des plans quinquennaux successifs pour la réalisation progressive d'un véritable réseau.

Les autres objectifs de la politique des transports intérieurs ont trait à la S.N.C.F., aux transports routiers de marchandises ainsi qu'à la batellerie.

Pour la **S.N.C.F.,** il comprend notamment :

a) pour le **matériel roulant,** le renouvellement et l'adaptation du parc de wagons à l'accroissement des marchandises transportées, le renouvellement du parc du matériel moteur avec l'achèvement de la dieselisation et la disparition de la traction à vapeur ainsi que le développement de l'emploi des turbotrains à turbines à gaz en particulier pour les liaisons transversales Lyon-Strasbourg, Lyon Bordeaux et Lyon-Nantes ainsi que Paris-Bâle et Paris-Clermont-Ferrand.

b) pour **l'infrastructure,** des compléments d'électrification, la poursuite de la modernisation de la signalisation et de l'automatisation des passages à niveau, les adaptations liées à la mise en place du « régime unique » d'acheminement des wagons, et, en fonction des perspectives de relative saturation de l'axe Paris-Est et Sud-Est vers les années 1978-1979, l'amorce de la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Lyon.

A noter que la réalisation de la réforme toute récente des rapports de la S.N.C.F. avec l'Etat et des conditions d'exploitation viennent de lui rendre la responsabilité de sa gestion.

La liberté de gestion commerciale de la S.N.C.F. apportera aux grands ports français, qui sont pour le chemin de fer une source de trafics importants, réguliers et équilibrés, une contribution économique raisonnable au succès des mesures que les ports eux-mêmes adoptent pour affronter victorieusement la compétition de leurs homologues étrangers.

De leur côté, pour les **transports routiers** de marchandises, le Plan prévoit qu'ils verront leur développement se poursuivre à un rythme soutenu et ils bénéficieront de diverses mesures de libéralisation et d'assouplissement, notamment en ce qui concerne la tarification.

Pour la **batellerie,** des mesures destinées à assainir sa situation et à faciliter son adaptation économique et sociale viennent d'être prises. Elles ont pour objet de permettre à ce mode de transport de tirer le meilleur parti de ses réserves de productivité propre. D'autres mesures visent à faciliter la rénovation du parc fluvial et à assouplir la réglementation actuelle.

Ces améliorations de tous ordres des transports desservant les ports français apporteront aux utilisateurs une réduction des délais d'acheminement et des coûts de transport à prendre en compte pour le choix de leur port de transit et ces possibilités de choix s'amplifieront avec la disparition des barrières de tous ordres entre les Etats dans l'Europe de demain.

La connaissance de ces possibilités est une préoccupation de l'Association pour le développement des Grands Ports Français qui a déjà manifesté le souci de l'amélioration permanente de la documentation et de l'information maritime et portuaire pour les industriels et négociants suisses et les transitaires, ainsi que la simplification et la réduction des formalités administratives.

Les administrations des ports français, conscientes des exigences de leurs clients, sont prêtes à répondre aux questions qu'ils peuvent leur poser.

Ainsi la politique portuaire française se poursuit avec ténacité : les objectifs du 6e Plan approuvés par le Parlement le prouvent et la politique budgétaire le confirme. La France met donc au point une véritable politique de « l'économie portuaire ».