

Le point sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée

Autor(en): **Schreiber, Marc**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **54 (1974)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886368>

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.

Le point sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée

L'Assemblée générale de l'Association Mer du Nord-Méditerranée, qui s'est déroulée récemment à Paris, a été l'occasion de faire un rapide bilan de ce projet d'entrevue européenne, puisqu'il intéresse non seulement le tiers de la France mais également le cœur de l'Europe.

Il est naturellement inutile de remonter jusqu'à l'âge d'or de la Mythologie grecque qui nous apprend, dans la belle histoire de Jason et des Argonautes, qu'un passage aurait existé entre la Méditerranée et la Mer du Nord. Il suffit de retenir la réalisation du vieux canal du Rhône au Rhin qui, au siècle dernier, s'étala sur presque un demi-siècle.

En fait, la première date importante à retenir dans la genèse du projet est celle du 27 mai 1921, date de la loi approuvant le programme des travaux d'aménagement du Rhône.

Les pères fondateurs du projet, Léon Perrier et Edouard Herriot, avaient dès cette époque l'idée de la liaison fluviale à grand gabarit Mer du Nord-Méditerranée. Ils divergeaient seulement sur le tracé puisque Léon Perrier parlait de la liaison Rhin-Rhône par le Doubs et Edouard Herriot par la Suisse.

Les travaux sur le Rhône ne furent véritablement engagés qu'après la 2^e guerre mondiale. De nombreux projets de liaison fluviale interbassins virent le jour, mais c'est la réunion du 4 décembre 1961, à Lyon, qui constitue le véritable départ de l'action, car elle marqua l'unanimité de toutes les régions concernées par l'axe, en faveur de la réalisation de celui-ci. C'est ce qui permit la naissance de l'Association Mer du Nord-Méditerranée.

Le IV^e Plan, à la suite du Rapport de la Commission Bouloche, adopta le principe d'un axe de transport Rhin-Rhône sans trancher sur le mode prioritaire.

Par contre le V^e Plan, adopté en 1965, reconnut le projet Mer du Nord-Méditerranée comme étant le premier projet d'aménagement du territoire français nécessaire pour faire contrepoids à la région parisienne. Le principe de la liaison fluviale à grand gabarit était retenu.

Le VI^e Plan vit l'inscription en déclaration de priorité, de l'aménagement à grand gabarit de l'ensemble du sillon rhodanien de Fos à Auxonne.

En 1972, s'appuyant notamment sur les progrès de l'intégration européenne, M. Olivier Guichard, alors Ministre de l'Équipement, fixa un échéancier précis de réalisation de la liaison alsacienne et comtoise par le seuil de Valdieu.

Le nouveau Gouvernement français issu des élections présidentielles de Mai 1974 n'a pas renié ces engagements, bien au contraire M. Jacques Chirac, Premier Ministre, à Strasbourg le 5 septembre, et M. Robert Galley, Ministre de l'Équipement, à Paris le 17 septembre, les ont confirmés et encore précisés. 1975 verra la transformation des structures de la Compagnie Nationale du Rhône pour permettre à cet organisme de s'adapter à sa nouvelle mission. L'ensemble des structures administratives doit être prêt pour permettre un début des travaux en 1976.

La voie d'eau ne sera donc pas en retard sur les autres

modes de transport terrestres qui sont insérés dans ce projet. L'autoroute est continue de Beaune à Marseille depuis 1970. Elle sera reliée au Rhin par Mulhouse pour 1978. Le pipe-line Sud-européen, réalisé en 1962, a eu un succès grandissant qui a nécessité le triplement de sa capacité, la portant à 90 millions de tonnes en 1972. La voie ferrée, enfin, est électrifiée de bout en bout depuis l'aménagement du secteur Mulhouse-Dole en 1970. Une nouvelle progression des capacités ferroviaires sera réalisée avec l'électrification de la ligne rive droite du Rhône, qui est prévue aux environs de 1977.

Ce grand projet Mer du Nord-Méditerranée doit offrir l'exemple d'une complémentarité entre les divers modes de transport, beaucoup plus fructueuse qu'une stérile concurrence.

La crise qui semble devoir résulter de la récente augmentation exceptionnelle du coût de l'énergie n'apparaît pas comme devant remettre en cause ce projet, bien au contraire. En fait, on peut voir au moins quatre arguments qui, dans la conjoncture actuelle, le renforcent :

- 1° Le coût énergétique du transport par voie d'eau est indiscutablement, dans cette portion du territoire, plus faible que par les autres moyens de transports terrestres ;
- 2° Le renforcement de l'unité européenne et la nécessité de l'exportation pour rééquilibrer la balance des paiements doivent entraîner une amélioration des liaisons intra-européennes ;
- 3° La dépression économique qui s'annonce risque d'entraîner un chômage croissant, d'où la nécessité de grands travaux publics dont le projet offre un parfait exemple ;
- 4° Il ne faut pas oublier que les centrales hydroélectriques du Rhône ont fourni en 1973 plus de 10 milliards de kWh, représentant à peu près 10 % de la production électrique française. Certes, il n'y aura pas une grande production sur la liaison elle-même, mais elle ne doit pas être négligée.

La Confédération Helvétique ne voit que des avantages à la réalisation accélérée de ce grand projet qui la concerne directement. Ainsi le port de Bâle pourra bénéficier de la double ouverture à la fois vers Fos et vers Rotterdam. Ainsi les industriels cherchant une bonne implantation ne manqueront pas de choisir les zones industrielles situées le long de l'axe, qui seront parfaitement reliées à la Suisse.

Il est à souhaiter que la libéralisation du régime juridique de navigation puisse permettre à tous, et aux transporteurs helvétiques en particulier, de profiter pleinement des avantages de cet axe omnimodal de transport.

La Suisse, placée au cœur du fantastique réseau rhodano-rhéno-danubien ne pourra manquer de profiter au maximum des avantages de cette situation géographique exceptionnelle.