Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 56 (1976)

Heft: 2

Artikel: La liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône entre dans une phase décisive

Autor: Schreiber, Marc

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887465

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: 12.07.2025

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

MARC SCHREIBER

La liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône entre dans une phase décisive

En octobre 1974, je me permettais, dans cette même Revue, d'exprimer un certain optimisme sur l'avenir du grand projet de liaison fluviale à gabarit européen entre les bassins du Rhône et du Rhin, par l'Alsace et la Franche-Comté.

Malgré tous les aléas dus à une conjoncture économique particulièrement difficile, il semble bien que cet optimisme n'a point été démenti par les faits.

En effet, dans le projet de Rapport du VIIe Plan de Développement Economique et Social qui doit, au moment où paraîtront ces lignes, avoir été approuvé par le Parlement, un Programme d'Action Prioritaire (1) est intitulé « Assurer la liaison fluviale Mer du Nord - Méditerranée ». Ce programme très complet comporte l'achèvement de l'aménagement du sillon rhodanien — qui sera donc chose faite en 1979 —, ainsi que la continuation des travaux d'aménagement franco-allemand du Rhin et, enfin, un début sérieux de travaux sur le canal Rhin-Rhône, en particulier la construction de deux écluses à grand gabarit, à Niffer (jonction avec le Rhin), et à Brunstatt (Haut-Rhin), ce qui permettra au cours du VIIe Plan, jusqu'en 1980, d'assurer la traversée de la ville de Mulhouse. Il s'agit d'un problème technique délicat, qui représente un obstacle en soi important et qui témoigne bien de l'irréversibilité de l'engagement pris par le Gouvernement. Un milliard cinq cent cinquante millions de francs de crédits budgétaires seront affectés à l'ensemble de ce programme.

Il est bon de citer entièrement la justification qu'apporte le Gouvernement à ce programme :

« La France a été longtemps handicapée par un développement modeste de ses voies navigables. Or, la voie d'eau à grand gabarit constitue, dans un dispositif moderne de transport, un élément important dont l'attrait est renforcé par la hausse du coût de l'énergie.

« Dans l'effort de longue haleine entrepris par la France pour porter son équipement au niveau des pays les plus modernes, le développement de nos communications par eau doit se situer en bonne place. La mise à grand gabarit du canal de la Saône au Rhin s'impose comme une nécessité tracée par la géographie et attendue par l'économie. Elle permettra, au moment où les pays de la Méditerranée et du Golfe persique s'industrialisent et se développent à leur tour, de raccorder le réseau français du Sud-Est au réseau très ramifié et en cours d'extension de l'Allemagne et du Bénélux. »

N'oublions pas que c'est M. Giscard d'Estaing, lui-même, Président de la République française, qui a bien voulu imprimer ce tour décisif au projet. Le 24 novembre 1975, lors de la réunion d'une Conférence Interrégionale regroupant les six Régions de programme intéressées par la liaison du Rhin au Rhône (Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon), il a en effet relancé le projet, en particulier par ces mots, qui furent souvent commentés depuis :

« Il est d'intérêt européen que cette liaison soit établie. Il est d'intérêt national qu'elle soit établie sur notre territoire. »

C'était bien marquer les différents niveaux auxquels se place l'intérêt de ce projet, qui avait été, lors du Ve Plan français de Développement Economique et Social, considéré comme le plus grand projet d'aménagement du territoire et qui maintenant, avec l'ouverture de l'Europe, acquiert une autre dimension.

Monsieur Giscard d'Estaing a pu dire, lors d'un récent déplacement à Colmar, que la liaison Rhin-Rhône « sera le plus grand investissement effectué en France dans les quinze prochaines années ».

(1) Un Programme d'Action Prioritaire est une procédure nouvelle adoptée par la planification française ; il s'agit d'un programme individualisé, sur lequel le Gouvernement s'engage, dont le Parlement pourra suivre l'évolution chaque année, et qui constitue donc une décision ferme de réalisation indépendamment de tout aléa de conjoncture. Le VIIe Plan en prévoit pour l'instant 25, nécessitant un financement de l'ordre de 200 milliards de francs (dont 90 pour le téléphone).

Les lecteurs de cette Revue savent certainement également que la décision présidentielle s'appuie sur des études très précises, qui ont été réalisées, sur le plan technique, par la Compagnie Nationale du Rhône, au cours de l'année 1974.

On peut ainsi résumer rapidement le projet, tel qu'il a été établi :

La voie projetée, longue de 229 km entre Niffer (sur le Rhin) et Saint-Symphorien (sur la Saône) compte 123 km de canal artificiel. Elle présente 24 écluses (soit 23 biefs) et elle est prévue pour des convois poussés de deux barges de 2 000 tonnes, c'est-à-dire avec des écluses de 185 m × 11,40 m, un enfoncement de 3 m étant assuré tout au long ; il pourra d'ailleurs être ultérieurement porté à 4 m et permettra ainsi le passage des convois de deux barges de 3 000 tonnes. La dénivellation totale est de 263,90 m.

Le coût est estimé à une valeur de 5 600 millions de francs en valeur 1975, toutes taxes comprises.

La prise en considération de cet avant-projet technique, étape administrative indispensable avant l'ouverture de la procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, a été signée par M. Galley, Ministre de l'Equipement, le 1er mars 1976.

Lors d'un récent Conseil des Ministres, le 14 avril dernier, le Gouvernement français a fait le point de l'évolution du projet, et il a été précisé que le financement viendra du budget de l'Etat avec participation des Collectivités locales et régionales. Toutefois, un financement d'ordre international n'est pas repoussé.

On insiste en particulier du côté gouvernemental, sur les garanties que doit présenter cette réalisation du point de vue écologique. Une étude très précise est en cours et doit permettre de bien mesurer l'impact des travaux. Une première vue d'ensemble sera achevée avant la fin de l'année. La loi sur la protection de la nature, qui vient d'être votée par le Parlement français sera donc respectée.

Enfin, le Conseil des Ministres a décidé que la réalisation serait confiée à un organisme public spécialisé regroupant l'Etat, les Etablissements Publics Régionaux et les Collectivités locales.

On peut désormais tracer avec confiance le déroulement futur des travaux et préciser l'échéancier :

— en 1977, la déclaration d'utilité publique de l'ensemble de la liaison sera prête ;

— en 1978, les premiers travaux commenceront du côté alsacien ;

— l'achat des trois quarts des terrains s'effectuera jusqu'en 1980 ;

— le gros des travaux se fera entre 1980 et 1985 et c'est au tout début du IXe Plan que Saint-Symphorien sera vraiment relié au Rhin par une liaison fluviale à grand gabarit, que toute l'Europe attend avec impatience.

5% 7% 8% 10% ?

SAINT-ETIENNE et la LOIRE offrent un intérêt bien supérieur !

Déjà en 1607... *"en sa petitesse, le FOREZ contient ce qui est le plus rare au reste des Gaules"*
Honoré d'Urfé (1) "L'Astrée" (2)

(1) Le département de la Loire recouvre actuellement l'ancien Comité du Forez.
(2) "L'ASTREE" de H. d'URFE. Premier roman d'amour prônant la paix entre les Français, écrit à l'issue des conflits religieux du XVIe siècle.

5 QUALITÉS
savoir faire
imagination
esprit d'entreprise
persévérance
atmosphère agréable

5 ATOUTS

ET BIEN D'AUTRES AVANTAGES NECESSAIRES A VOTRE DEVELOPPEMENT :

Pour mieux connaitre les possibilités, prendre contact avec nous

- 600 ha de zones industrielles viabilisées
- Aides de l'Etat
- Des travailleurs responsables et qualifiés
- Une main-d'œuvre féminine du plus haut intérêt
- Une sous-traitance nombreuse et compétente
- Une assistance technologique de haut niveau
- Des partenaires potentiels
- Des moyens de formation continue très structurés
- Une université jeune
- Une activité culturelle intense
- Un réseau bancaire efficace
- Une hôtellerie en plein développement
- Un urbanisme de bon aloi
- Un cadre de vie agréable (chasse, pêche, ski, nautisme, forêt)
- Un enseignement technique très développé
- Une population très accueillante alliant le bon sens à l'amour du travail bien fait
- Des temps de trajet travail-domicile très courts
- Des moyens de communications développés fer-autoroutes-aérodromes d'affaires
- Plusieurs milliers de m2 de bureaux disponibles
- Saint-Etienne-Satolas, par autoroute
- Proximité de l'axe Rhin-Rhône.

COMITÉ D'EXPANSION 42 LOIRE

COMITÉ D'EXPANSION ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA LOIRE / 7 rue Guy-Colombet / Tél. (77)33.23.73 / 42000 ST-ETIENNE