

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 42 (1962)
Heft: 1: La liaison Rhône-Rhin

Artikel: Le Midi méditerranéen et la liaison Rhône-Rhin
Autor: Betous, Léon
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887545>

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: 02.04.2025

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

LE MIDI MÉDITERRANÉEN ET LA LIAISON RHONE-RHIN

par *Léon BETOUS*

*Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille
et de la région économique Provence-Côte d'Azur*

La question de la réalisation d'une liaison fluviale entre le Bassin du Rhône et le Bassin du Rhin est largement débattue depuis quelques mois devant l'opinion qui a parfois tendance à supposer qu'il s'agit d'un problème relativement récent.

Nos amis suisses savent qu'à Marseille nous nous en préoccupons depuis plus de trente ans et, bien souvent, nous avons évoqué en commun cette voie qui, partant de Marseille, rejoindrait le Rhin par le Haut Rhône, le lac Léman et le canal transhelvétique.

Le présent article que m'a demandé la Revue économique franco-suisse me donne — et j'en suis particulièrement heureux — la possibilité de confirmer à nos amis de la Confédération et particulièrement à ceux de la Suisse romande, que Marseille n'a nullement rejeté la solution de la liaison Rhône-Rhin par la Suisse au profit d'une autre solution.

Certes, des événements d'une importance capitale tels que la réalisation de la Communauté économique européenne, la construction du Grand canal d'Alsace et la canalisation de la Moselle ont quelque peu modifié les données économiques et même politiques du problème.

Il n'en demeure pas moins que le souhait essentiel du Midi et de Marseille, c'est, avant tout, l'établissement d'une jonction fluviale entre les deux grands fleuves, le choix de la voie n'ayant lui-même qu'un caractère secondaire vis-à-vis du principe même de la jonction.

Notre vœu serait évidemment la réalisation simultanée des divers itinéraires possibles ou, tout au moins, leur réalisation successive, compte-tenu de leur rentabilité respective.

D'ailleurs, comme j'espère le montrer dans les lignes qui suivent, les avantages que le Midi et Marseille attendent de la liaison Rhône-Rhin sont pratiquement les mêmes quelle que soit, en fin de compte, la solution retenue.

L'activité de Marseille a toujours été largement axée sur le commerce extérieur. Dans leur ensemble, ses relations maritimes intéressent plus particulièrement l'Afrique du Nord, le reste de la Méditerranée, la côte occidentale d'Afrique, l'Océan indien et l'Extrême Orient. Le rôle principal de notre flotte et du commerce dont elle est l'outil a été jusqu'ici conçu en fonction de conditions économiques et politiques, conditions qui ont pris fin du fait de l'institution de la Communauté Économique Européenne et de l'accession à l'indépendance des Pays d'Afrique. Dans ces pays, on assiste, par ailleurs, à la naissance de jeunes flottes marchandes dont les unités vont se trouver de plus en plus nombreuses sur nos lignes traditionnelles.

Grâce à leurs systèmes fluviaux, les ports du nord de l'Europe sont essentiellement ouverts au transit international et, partant, au commerce mondial; les ports du sud, à fonction principalement nationale, sinon locale, sont tournés à concurrence de 70% vers la zone franc et sentent déjà peser les conséquences de l'évolution des rapports économiques de la métropole avec les différents territoires qui constituent cette zone.

Les conséquences d'une modification aussi radicale s'ébauchent à peine, mais il est certain que la flotte marchande marseillaise et nos activités basées sur le commerce extérieur auront à procéder à une reconversion totale dont les perspectives nous apparaissent, pour le moment, plus qu'incertaines. Dans la meilleure hypothèse, une telle opération s'étendra sur de longues années pendant lesquelles le trafic commercial subira une éclipse notable.

Ainsi, nous sommes contraints de constater que, dans les données présentes et pour de longues années, Marseille et la vaste région dont elle est la capitale sont menacées d'une réduction appréciable d'activité, d'autant plus marquante qu'elle s'annonce au moment où l'expansion industrielle et agricole de la région se manifeste brillamment.

Nous souhaitons donc, d'abord, la réalisation d'une voie d'eau au gabarit international entre le Rhin et le Rhône, parce que nous avons la certitude que cette voie projetée constituera, pour nos ports du Midi-méditerranéen, le seul moyen de compenser par des trafics nouveaux les pertes d'activité dues à ce que l'on a appelé le processus de décolonisation.

Il serait nécessaire d'exposer longuement — ce que je n'ai pas la possibilité de faire ici — comment, par la mise en application de certaines dispositions du Traité de Rome, nos ports vont voir s'amenuiser la protection relative dont ils bénéficient encore. Je rappellerai seulement les principales de ces dispositions : déviations

Cette voie d'acheminement à bon marché leur permettra enfin de tirer profit des avantages de leur position géographique pour les échanges à effectuer dans les deux sens entre, d'une part, les régions les plus industrialisées et les plus peuplées de l'Europe et, d'autre part, les pays du pourtour de la Méditerranée, d'Afrique du Nord, le continent africain lui-même en grande partie, le Proche-Orient et, à moindre degré, l'Extrême-Orient, le Pacifique et même, éventuellement, dans certains cas particuliers, le continent américain, notamment l'Amérique latine.

Il y a quelques mois, lorsqu'il s'est avéré que le pipeline serait le moyen le plus économique d'acheminement des produits pétroliers vers les grands centres utilisateurs



Vue aérienne du port de Marseille.

de courants de trafic, mise en valeur systématique de certaines régions jugées d'intérêt européen, tarif douanier commun, uniformisation et harmonisation des transports intérieurs, association des pays et territoires d'outre-mer.

Avec la réalisation d'une voie d'eau au gabarit international entre la Méditerranée et le Rhin venant entraîner une réduction massive des frais d'acheminement par rapport au niveau actuel des tarifs ferroviaires et routiers — puisque l'on parle d'un prix de l'ordre de 1 centime 15 nouveau par tonne/km — des ports comme Marseille, Sète ou Port-Saint-Louis deviendront des ports d'importation des matières premières et des produits destinés aux centres industriels de l'Europe et des ports d'exportation des productions desdits centres.

européens, c'est l'axe géographique nord-sud de Marseille-Lavéra à Karlsruhe qui a été choisi, compte-tenu des avantages de la position du port de Marseille par rapport aux points d'embarquement du pétrole brut en Méditerranée orientale et même au Golfe Persique.

Ce rôle que le pipe-line sud-européen va jouer dès 1963 pour les produits pétroliers, la voie d'eau, réalisée à des fins de transport économique, le remplira à l'égard des matières premières et des marchandises générales, avec cette considération fondamentale supplémentaire, qu'elle fonctionnera dans les deux sens et que l'avantage résultant de l'existence d'un fret de retour jouera aussi pour le transport fluvial comme pour le navire de mer.

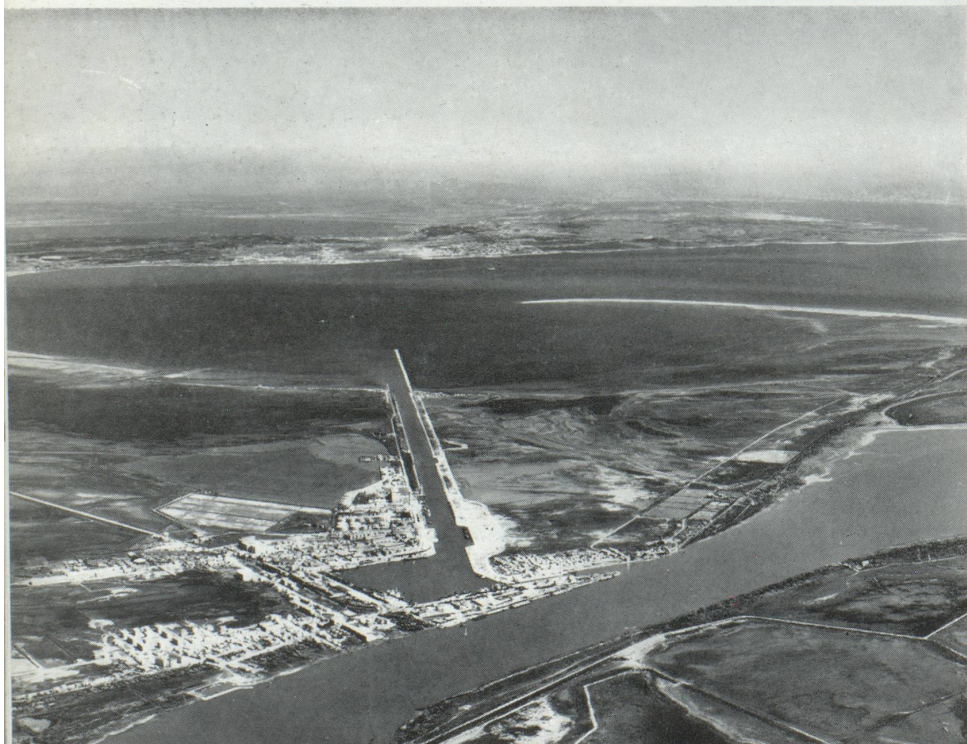
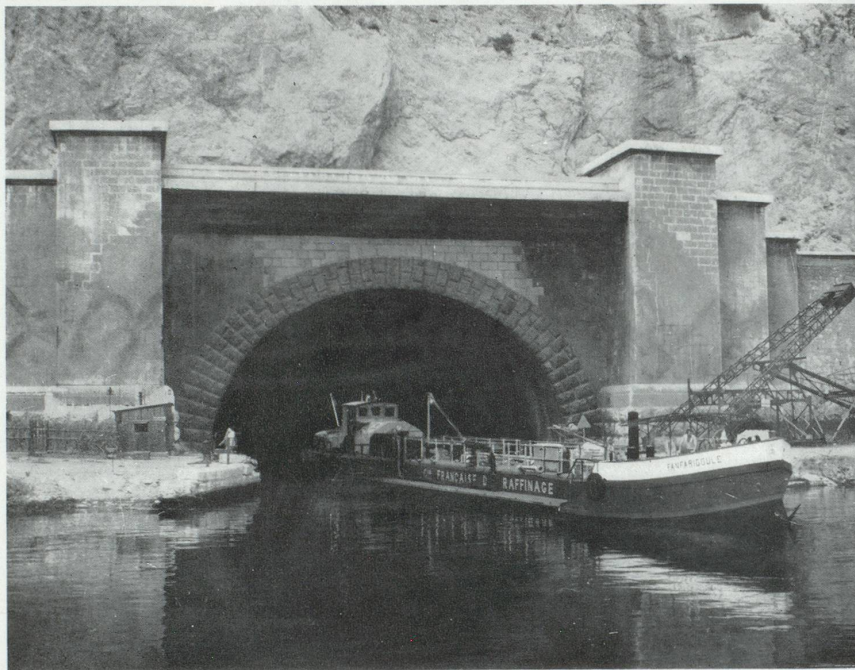


Page ci-contre, en haut : le canal reliant Sète au Rhône ; en bas : débouché du tunnel dans la tranchée de Cignac, côté Étang de Berre.

(Photo Roger-Viollet)

Acte de foi marseillais, le tunnel du Rove (long. 7 km), reliant le port de Marseille à l'Étang de Berre est au gabarit international.

Ci-contre : entrée du tunnel côté port de Marseille.



*Port-Saint-Louis-du-Rhône
(trafic marchandises : 933 349 tonnes)
et sa zone industrielle, dont l'aménagement prévu à bref délai, constituera un élément primordial d'expansion, le golfe de Fos et, au fond, l'Étang de Berre et la rade de Marseille.*



Le fait que certaines marchandises, d'un tonnage relativement limité d'ailleurs, actuellement transportées par le fer ou la route dans la vallée rhodanienne, pourront plus économiquement, utiliser la voie d'eau, n'est pas capital en lui-même pour nos ports, puisqu'elles correspondent à un trafic qu'ils assurent déjà.

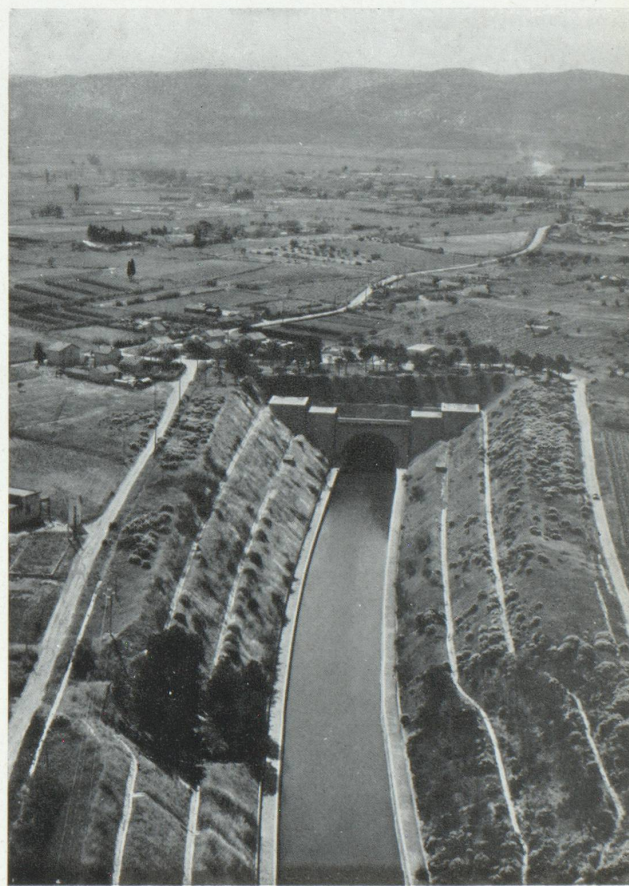
L'activité nouvelle que nos ports du sud escomptent de la voie d'eau — et dont ils sont sûrs — c'est celle que leur apporteront les déviations, dues au simple jeu des lois économiques naturelles, vers leurs installations, des courants maritimes, pour le moment encore orientés vers les ports du nord de l'Europe.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises, actuellement, le plus grand port de la Méditerranée n'est pas Marseille mais Rotterdam, si l'on considère les tonnages que le grand port des Pays-Bas reçoit, via Gibraltar, des pays du Bassin méditerranéen et de l'Orient ou expédie vers eux.

En 1959, les échanges entre les ports étrangers de la Mer du Nord, Rotterdam, Anvers ou Amsterdam, et les régions de la zone d'influence géographique de Marseille, ont représenté 54 millions de tonnes, dont 33 pour le seul port de Rotterdam. Ce chiffre prouve bien que le trafic méditerranéen du seul port de Rotterdam est supérieur au trafic total du port de Marseille.

Nous ajouterons que le volume des échanges entre l'Allemagne de l'Ouest et les territoires compris dans la zone méditerranéenne sud ouest (Afrique du Nord, Espagne Méditerranéenne) est de l'ordre de 15 millions de tonnes.

La voie d'eau permettant à nos trois ports de participer activement au transit international européen, ces derniers s'ouvriront, de ce fait, à la concurrence maritime; ils offriront, à leur tour, des conditions comparables à celles





de leurs concurrents du nord de l'Europe et deviendront compétitifs dans le cadre de la C.E.E.

Nous pensons, à ce sujet, tout particulièrement aux opérations de transbordement direct de navire de mer à engin fluvial ou vice-versa, facilité largement répandue dans les ports du nord et peu utilisée dans nos ports méditerranéens en raison de la faiblesse même du trafic sur le Rhône.

L'importance du trafic suisse sur le Rhin entre Rotterdam et Bâle qui fait essentiellement appel à cette pratique du transbordement direct nous renforce dans notre conviction.

Cet aspect maritime et portuaire du problème n'est pas seul à considérer.

En effet, face à la mise en rigueur du Traité de Rome, l'essor démographique remarquable de notre pays amène la France à préciser le programme et les axes de son expansion pour le demi-siècle à venir.

Il n'est plus possible à notre pays de financer et de réaliser son expansion en s'appuyant, comme il l'a fait jusqu'ici, sur un seul centre économique, celui du nord-est de la France.

La constitution d'un second centre s'impose et la région du Midi-méditerranéen nous paraît réunir le maximum d'éléments pour être retenue.

Cette région pourra remplir d'autant plus rapidement ce rôle dans l'économie française et européenne de demain

Page ci-contre :
Déchargement à Marseille.

A droite :
Le Vieux port.



que la voie fluviale moderne à grand gabarit aura été réalisée dans un délai relativement rapproché.

Les précédents du Main et du Neckar en Allemagne et ceux, tout récents, et encore plus significatifs, du Grand Canal d'Alsace, attestent du rôle fécondant de la voie d'eau au point de vue industriel dans les régions qu'elle traverse.

C'est à la réalisation de la voie d'eau Main d'une part, Canal d'Alsace d'autre part, que les ports de Stuttgart et de Bâle et les régions qu'ils desservent doivent leur étonnante expansion de ces toutes dernières années.

* * *

La part que prennent nos ports du Midi dans l'approvisionnement de la Suisse et la réexpédition de ses produc-

tions est incontestablement faible en comparaison de celle des ports du nord de l'Europe.

Quand nos ports disposeront avec la Suisse d'une liaison fluviale présentant des avantages comparables à ceux du Rhin, ils verront disparaître leur position d'infériorité.

Nous, Marseillais et Méridionaux, appelons de tous nos vœux le jour où le blé et les minerais — pour ne citer que nos produits — débarqués dans un port du Midi, gagneront directement la Suisse, aussi bien Genève que Bâle, via le Rhône et la voie nouvelle, par engins fluviaux de 1 350 tonnes.

Léon BETOUS