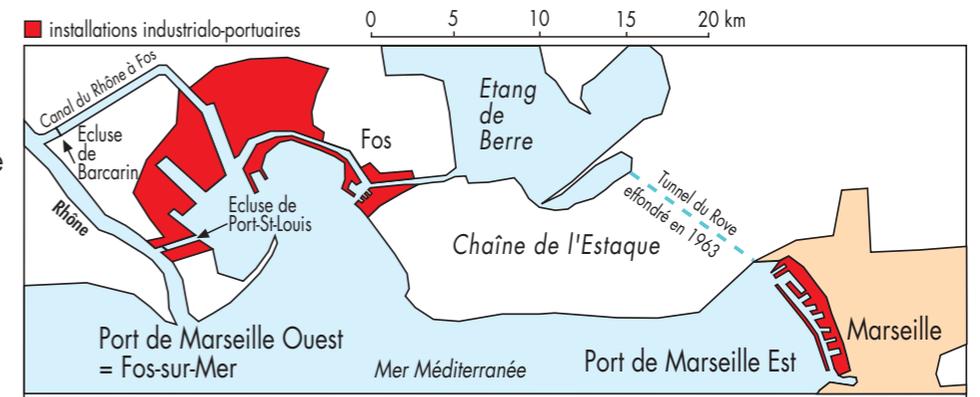
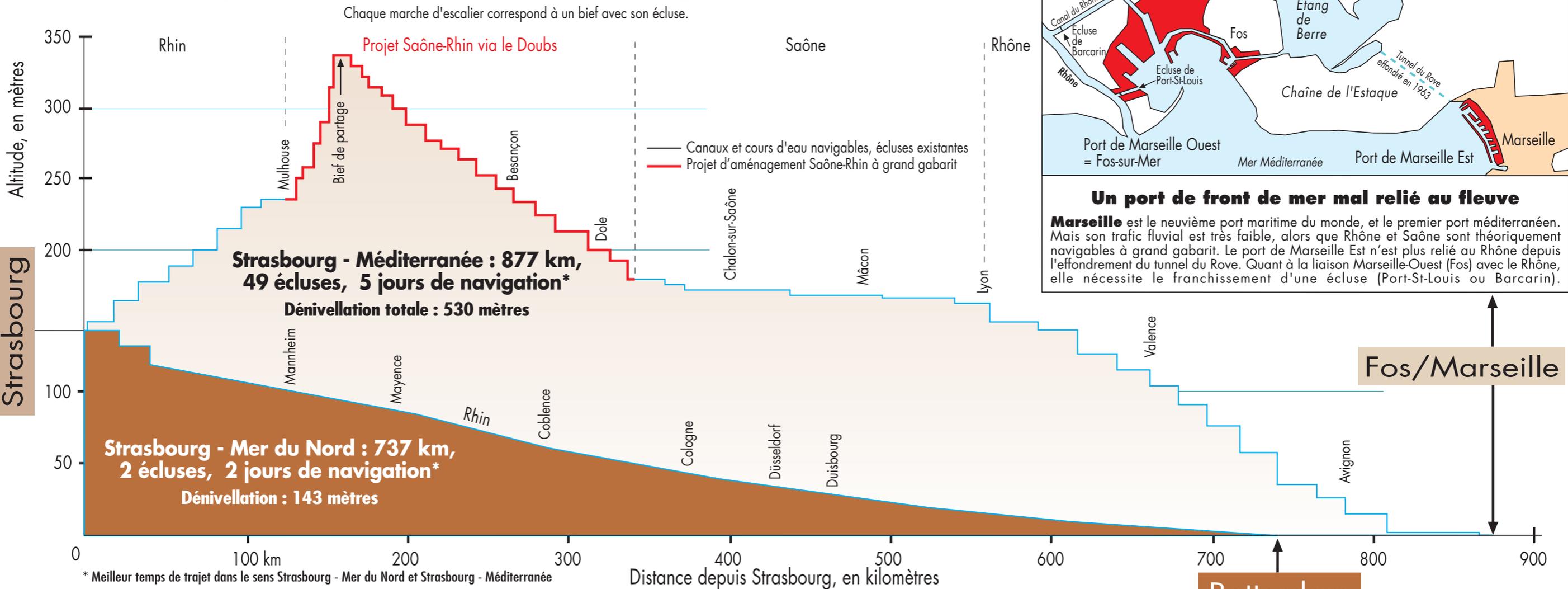


Non, le grand canal Rhin-Rhône ne peut pas détourner le trafic rhénan vers le port de Marseille !

L'illusion cartographique, c'est penser qu'entre Rhin et Rhône, un petit bout de liaison manque au réseau de voies d'eau à grand gabarit européen. Illusion, car il s'agit d'une lecture naïve des cartes, sans approche économique. Illusion, car c'est ignorer la troisième dimension du terrain : son relief. Le franchissement d'un "seuil interbassin" est ce qu'il y a de plus coûteux en matière de voies navigables. De plus, ce canal aurait toutes les chances de ne jamais être utilisé, car il serait trop peu attractif pour les habitués du Rhin. Pour le montrer,

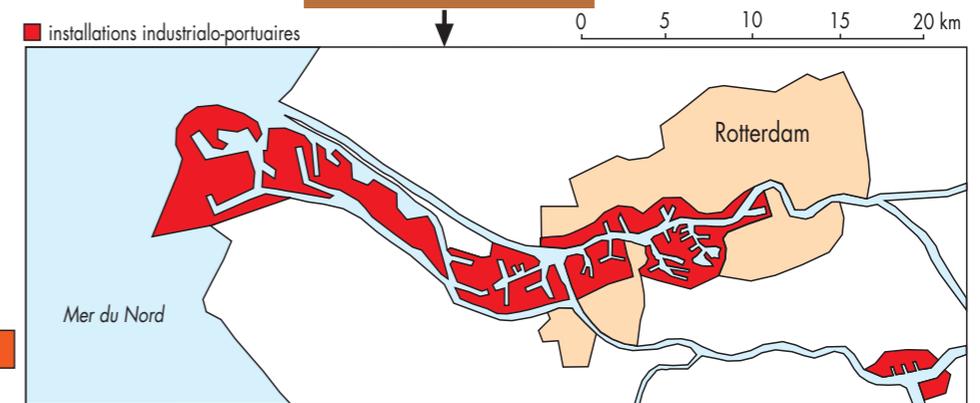
nous avons pris l'exemple du port de Strasbourg, qui devrait être le plus concerné – en tant que grand port rhénan français – par un débouché vers le sud de la France. Or, le schéma ci-dessous montre à l'évidence que son débouché naturel sur la mer du Nord (profil sombre) ne peut pas être concurrencé par un cahoteux et chimérique débouché sur la Méditerranée (profil clair). La situation des ports rhénans allemands, situés plus près de la Mer du Nord que Strasbourg, est *a fortiori* encore plus défavorable à Marseille.

Profils longitudinaux comparés des voies fluviales Strasbourg-Mer du Nord et Strasbourg-Méditerranée en cas de construction du grand canal Saône-Rhin.



Un port de front de mer mal relié au fleuve

Marseille est le neuvième port maritime du monde, et le premier port méditerranéen. Mais son trafic fluvial est très faible, alors que Rhône et Saône sont théoriquement navigables à grand gabarit. Le port de Marseille Est n'est plus relié au Rhône depuis l'effondrement du tunnel du Rove. Quant à la liaison Marseille-Ouest (Fos) avec le Rhône, elle nécessite le franchissement d'une écluse (Port-St-Louis ou Barcarin).



Une remarquable continuité entre mer et fleuve

Rotterdam est le premier port maritime et fluvial du monde. C'est un port d'estuaire sans écluse. Le Rhin est navigable sans écluse sur 700 km, et dessert efficacement la plus grosse concentration industrielle de l'Europe (La Ruhr est à 300 km). La Meuse débouche aussi à Rotterdam et assure la liaison avec la Belgique.

Outre les problèmes géographiques démontrés ci-dessus, il faut noter que le Rhin débouche sur Rotterdam, premier port mondial, à l'efficacité redoutable. Le Rhône, lui, débouche sur Marseille-Fos, dont les problèmes sont de deux ordres :

1. Problèmes socio-économiques, non encore complètement résolus à ce jour : statut des dockers et grèves fréquentes, tarifs élevés de maintenance pour des délais non garantis, sécurité relative des marchandises. Toutefois, ces problèmes ne sont pas insolubles et ne condamnent pas Marseille éternellement.
2. Configuration naturelle très défavorable par rapport à celle de Rotterdam (voir plans), handicap rédhibitoire. Notre but n'est pas ici de dénigrer Marseille, qui est et doit rester un grand port méditerranéen, mais ne peut en aucun cas (et quoi qu'on fasse) devenir un port fluvial de desserte de l'Europe du Nord. En revanche, la France a tout intérêt à développer le trafic fluvial sur l'axe Rhône-Saône, actuellement sous-utilisé.

