

Commissariat général au Plan

Rapport sur les investissements sur les grands axes de transport du territoire national

Extraits
se rapportant
au canal Rhin-Rhône

L'introduction et les résumés dans les marges sont de Saône & Doubs vivants – WWF.

Commissariat général au Plan

RAPPORT SUR LES INVESTISSEMENTS SUR LES GRANDS AXES DE TRANSPORT DU TERRITOIRE NATIONAL

Mars 1970

Rapport du Groupe présidé par :

Pierre Lhermitte
Directeur des services
économiques à EDF

Le rapport Lhermitte ne fut pas publié par le Plan, parce que très critiqué, en particulier dans les milieux favorables à la liaison Rhin-Rhône. Pourtant, ses conclusions furent reprises dans le texte du VIe Plan (1971-1975), qui ne prévoit pas la mise en route de liaisons fluviales interbassins.

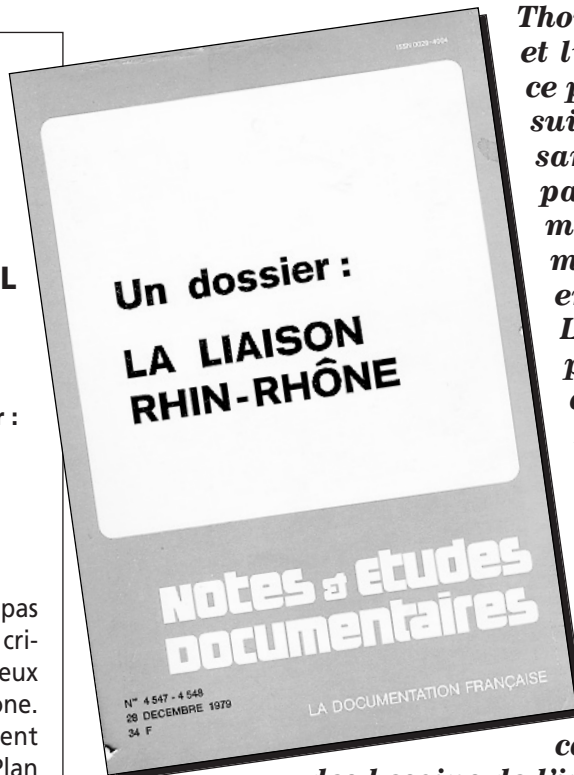
Ces extraits ont été édités neuf ans plus tard par la Documentation Française, dans le recueil « *Un dossier : la liaison Rhin-Rhône* », parue en décembre 1979 (280 pages, 34 F).

En 1970, le Commissariat général au Plan commande un rapport à Pierre Lhermitte (qui est alors directeur des services économiques à EDF), consacré aux investissements sur les grands axes de transport. Dix ans ont passé depuis que l'Etat s'est penché pour la première fois sur l'axe Rhône-Rhin et sur l'éventualité d'une liaison fluviale à grand gabarit (rapport Abel Thomas, rapport Bouulloche), et l'on reparle à nouveau de ce projet, tandis que se poursuit la période de forte croissance économique, dopée par le faible coût des matières premières (le premier choc pétrolier n'a pas encore eu lieu).

Les conclusions du rapport Lhermitte, conformes à celles du rapport Bouulloche, ne remettent pas directement en cause l'utilité de la liaison, mais ne préconisent de commencer les travaux que « si des crédits supplémentaires pouvaient être dégagés ».

Conscient de la modification des types de trafic et des besoins de l'industrie, le rapport insiste plutôt sur le programme autoroutier et la modernisation du réseau téléphonique.

Ce rapport témoigne d'une prise de conscience des évolutions en cours dans le type de développement économique et les modes de transport qui lui sont associés, mais on peut déplorer toutefois une certaine inertie de raisonnement dans la croyance en un développement impulsé par des infrastructures lourdes de transport, autoroutes ou autres.



Les dossiers du collectif Saône & Doubs vivants – Sundgau vivant – WWF

3 rue Beaugard, 25000 Besançon, tél. 03 81 81 30 72, fax 03 81 81 32 22



Plan du rapport

Introduction	p. 3
Première partie. Le contexte d'aménagement du territoire	p. 4
<i>Deuxième partie ?</i>	
Troisième partie. Les liaisons inter-régions	p. 5
Conclusion	p. 7

Les parties indiquées en italique ne sont pas traitées dans cet extrait réalisé par Saône & Doubs Vivants – WWF

Introduction

Les moyens de communication et de transport ont constitué à toute époque un élément catalyseur essentiel du développement économique de l'humanité. Il en est toujours ainsi, dans cette seconde moitié du XX^e siècle, qui connaît une mutation industrielle d'une ampleur et d'une rapidité encore jamais rencontrées : les échanges de toute nature : hommes, idées, et produits constituent, aujourd'hui encore plus qu'hier, un facteur essentiel de l'activité productive.

Cependant, transposer purement et simplement les schémas de périodes passées ou généraliser trop systématiquement l'extension d'un certain type d'infrastructures, aboutirait à ignorer l'incidence des progrès industriels et des changements techniques sur les moyens de transport : les erreurs du plan Freycinet sont encore présentes pour nous le rappeler. Le coût, pour la nation, de telles décisions erronées doit inciter à une certaine prudence dans ce domaine, sans tomber toutefois dans un immobilisme qui, du fait de l'influence directe de l'évolution des moyens de transport sur les modes de vie et de comportement des individus, serait profondément sclérosant.

Les aspects et les conséquences multiples, parfois contradictoires, d'une politique de transports expliquent sans doute les opinions fort diverses, si ce n'est opposées, qui s'affrontent sur l'intérêt respectif pour une nation des différentes infrastructures de voies de communication, leur rôle exact, leur influence sur le développement industriel, l'étendue de leur développement. Toutefois, au cours de ces dernières années, les réflexions portant sur l'insertion de ce problème dans celui plus vaste du développement économique urbain et industriel ont sensiblement progressé : un large consensus s'est fait jour pour souligner le rôle fondamental des grandes axes de transport.

Nous analyserons la place de ceux-ci dans l'aménagement du territoire dans l'annexe 11 de ce rapport ; mais nous voudrions insister dès maintenant sur l'importance primordiale que revêt aujourd'hui, dans la conception de tels axes et parallèlement aux transports des marchandises, la nécessité de faciliter le contact entre les hommes et l'échange d'informations.

Alors que jusqu'au siècle dernier, le transport de marchandises puis d'énergie a profondément marqué la géographie industrielle, l'existence – d'un réseau de télécommunications capable de satisfaire les besoins sans contrainte, ni de qualité, ni de quantité ; – de routes ou autoroutes assurant des liaisons directes indépendamment des transports en

commun ;

– de transports de voyageurs rapides (par fer ou par air, suivant le cas),

constitue aujourd'hui, aux yeux des responsables de la localisation des industries, des composants indispensables d'un grand axe de transport, susceptible de jouer à notre époque le rôle de catalyseur dont nous parlions ci-dessus.

La mission qui nous était confiée portait plus précisément sur les infrastructures de transport de marchandises, mais, il est apparu indispensable pour répondre à l'esprit de cette mission de situer ce problème dans un cadre plus vaste, ne serait-ce qu'au niveau des choix et des priorités. Et cela était d'autant plus inévitable que les grands axes de transport, pour lesquels l'amélioration ou la création de voies navigables est envisagée, sont précisément ceux qui relient des zones industrielles et de peuplement important et qui empruntent des vallées dans lesquelles se trouvent réunies ou aisément réalisables, *a priori*, les conditions favorables au développement économique : main-d'œuvre, grandes villes, terrains industriels, eau, moyen de transport.

Parmi l'ensemble très complexe de problèmes que pose l'aménagement de ces grands axes de développement économique, la réalisation ou l'amélioration des voies d'eau constitue certainement l'un des aspects les plus controversés ; dans ce domaine, en effet, des points de vue relativement divergents sont défendus avec passion et conviction.

Certes, des arbitrages difficiles sont et seront nécessaires, afin de déterminer tout d'abord la part de la PIB (production intérieure brute) ou mieux, de la FBCF (formation brute de capital fixe) qui doit être consacrée à la réalisation d'infrastructures de transports, pour tracer également la frontière entre les domaines respectifs du rail, de la route et de l'avion, pour délimiter enfin la portée réelle de la priorité à accorder au téléphone par rapport aux autres investissements de communication. Mais, sur aucun de ces problèmes, nous n'avons ressenti l'impression d'un divorce aussi complet entre les opinions formulées, que dans le cas de la voie d'eau ; ce divorce existe dans la conception, dans la définition du rôle de ce mode de transport, et jusque dans le langage employé. Le caractère traditionnel de la voie d'eau, qui de tout temps a tenu une place importante dans l'ensemble des moyens de transport, mais également la complexité de ses aspects : moyen de transport, distribution d'eau, facteur de localisation des terrains industriels ou urbanisables, expliquent probablement ces divergences.

Nous avons été particulièrement frappés de

Transposer les schémas de périodes passées aboutirait à ignorer l'incidence des progrès industriels et des changements techniques sur les moyens de transport : les erreurs du plan Freycinet sont encore présentes pour nous le rappeler

Les mêmes données de fait peuvent être interprétées de façon totalement opposée, lorsqu'elles sont invoquées par les tenants de la voie d'eau ou par ceux que son rôle laisse sceptiques

constater que les mêmes données de fait pouvaient être interprétées de façon totalement opposée, lorsqu'elles sont invoquées par les tenants de la voie d'eau ou par ceux que son rôle laisse sceptiques.

Un premier exemple en est donné à l'occasion du rapide développement de la zone industrielle de Nuremberg, qui doit être traversée par la future liaison fluviale Rhin-Main-Danube. Alors que la canalisation n'a pas encore atteint Nuremberg, cette zone industrielle est d'ores et déjà saturée, rendant nécessaire la création d'une nouvelle zone et d'un second port.

Pour les uns, ceci constitue une preuve du pouvoir d'entraînement de la voie d'eau : la seule certitude de la réalisation d'une telle infrastructure provoquerait la saturation des zones industrielles portuaires ; pour d'autres, c'est la simple démonstration de la vigueur du développement de cette région, influencé accessoirement par la voie d'eau.

De même le rôle de transporteur et de distributeur d'eau (parfois évoqué sous l'expression « vecteur d'eau ») constitue pour certains

un aspect indissociable de la voie d'eau, qu'elle serait seule à pouvoir assurer ; d'autres, au contraire, tout en reconnaissant l'incidence de ce facteur sur l'industrialisation, font remarquer que cette fonction pourrait être assumée à moindre coût par des adductions spécifiques : il leur apparaît abusif de confondre les effets de la fonction voie de transport avec ceux de la fonction vecteur d'eau.

Nous nous sommes efforcés, sans y parvenir toujours, de rendre compte de ces nuances et de la complexité de ces problèmes, à travers les différentes parties du rapport, et de ses annexes.

Pour en faciliter la lecture, le texte du rapport a été limité à ce qui devait, dans notre plan initial, en constituer la troisième partie : les propositions concrètes en vue du VI^e plan ; et nous avons regroupé en annexes

— d'une part l'analyse des avantages économiques chiffrables et des coûts d'une voie d'eau, dont tiennent compte les bilans économiques, — d'autre part l'examen de l'impact sur l'aménagement du territoire de ces grandes liaisons, en tenant compte des expériences étrangères.

I. Le contexte d'aménagement du territoire

Les choix en matière de grandes infrastructures de transport, aménagements routiers et voies navigables en particulier, ne peuvent s'effectuer en fonction des seuls critères économiques et nécessitent la prise en compte des considérations de développement industriel : on ne peut alors formuler de propositions concrètes qu'en les insérant dans le cadre d'un certain schéma implicite ou explicite d'aménagement du territoire.

Nous sommes ainsi conduits à préciser tout d'abord le schéma de développement qui semble — d'après les travaux de la Commission nationale d'aménagement du territoire (CNAT) et les avis des experts de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) — le plus probable dans les prochaines années, au moins pour les régions desservies par les grands axes qui font l'objet de notre mission. Si cet ensemble d'hypothèses préalables était, par la suite, remis en cause, soit volontairement, soit pour répondre à une évolution naturelle différente de celle prévue, les propositions présentées devraient nécessairement être infléchies en conséquence.

L'émergence d'un nouvel ensemble industriel de haute densité et de vaste superficie : le triangle Sud-Est, qui pourrait s'étendre de la façade méditerranéenne (Marseille, Fos, Montpellier, Nice) à la région rhodanienne (vallée du Rhône, aire urbaine de Lyon, Grenoble,

Saint-Etienne, et sans doute, progressivement, la Basse-Saône), sera vraisemblablement le fait marquant l'aménagement du territoire français au cours des prochaines décennies. Cette zone de haute densité, en création, et celle déjà existante de la région parisienne - Basse-Seine, sont entièrement situées à l'intérieur de nos frontières et seraient susceptibles d'équilibrer les régions de la Ruhr, des grands ports de la mer du Nord, de la Suisse et du Nord de l'Italie.

La promotion d'une croissance harmonieuse, à l'intérieur de ces ensembles industriels, nécessite un réseau d'infrastructure coordonné et programmé dans un but non pas d'entraînement mais d'organisation spatiale : c'est une condition indispensable à la création d'un « environnement » de qualité, évitant un développement anarchique et incontrôlé.

Trois zones de haute densité industrielle sont appelées à se développer dans le même temps, mais dans un contexte sensiblement différent : celui d'un ensemble économique multinational. Ce sont :

- la région du Nord. extrémité occidentale du bassin industriel lourd du Nord-Ouest européen,
- la Lorraine, de moins en moins dissociable de l'évolution économique de la Sarre et du Luxembourg,
- l'Alsace, proche de la zone industrielle du Bade-Wurtemberg.

Les infrastructures industrielles propres à ces

L'émergence d'un nouvel ensemble industriel dans le triangle sud-est sera vraisemblablement le fait marquant de l'aménagement du territoire au cours des prochaines décennies

régions devraient être conçues pour faciliter leur développement sur le territoire français, tout en leur permettant de profiter de la dimension économique de l'ensemble dans lequel elles ont une tendance croissante à s'insérer.

De telles perspectives d'avenir posent un autre problème qui explique les résonances politiques prises par certains grands projets d'infrastructures : ces régions sont en effet appelées à vivre et à se développer en multipliant les échanges de toute nature avec les autres grands ensembles industriels européens ; le problème est alors de savoir si ces relations d'échanges privilégiés s'établiront par préférence avec les pôles français de la région parisienne et du Sud-Est, ou avec ceux de l'Europe du Nord. C'est à notre avis dans cet esprit, plus que dans celui d'une incitation au développement industriel de régions intermédiaires, que doit être envisagée la politique de notre pays concernant les grands axes de transports inter-régionaux.

La façade atlantique, enfin, deviendra vrai-

semblablement à terme une région industriellement développée, dont les prolongements naturels à l'intérieur du territoire seront constitués par la basse et moyenne vallée de la Loire à partir de la métropole nantaise d'une part, et par l'axe Atlantique-Méditerranée à partir de la métropole bordelaise d'autre part.

Tel est le cadre prospectif dans lequel s'inscrit l'avenir des grands axes économiques, sur lesquels porte cette mission. Et ce n'est pas par hasard que l'examen des zones à haute densité industrielle permet de circonscrire les régions dans lesquelles l'amélioration ou la création de voies navigables sont envisagées ou entreprises : cela découle très directement des conséquences des impératifs géographiques et humains sur les possibilités d'aménagement du territoire.

Dans cette optique, nous examinerons successivement les infrastructures de transports à réaliser à l'intérieur des zones économiques de haute densité, et les problèmes relatifs aux grands axes de transport.

Le problème est de savoir si les relations d'échanges privilégiés des zones de haute densité industrielle s'établiront par préférence avec les pôles français de la région parisienne et du Sud-Est, ou avec ceux de l'Europe du Nord

III. Les liaisons inter-régions

Ainsi que nous l'avons déjà souligné, les régions de haute densité économique ne peuvent se développer qu'en entretenant des échanges — aussi bien d'hommes, d'idées, que de marchandises — constants avec les autres ensembles industriels. Tel est le rôle des grands axes de transport inter-régions, qui peuvent avoir un triple effet :

- entraîner la création ou l'extension de l'hinterland d'un port donné, ce que permettrait, par exemple, l'axe Seine-Est pour Le Havre ou l'axe mer du Nord-Méditerranée pour Marseille. Cet avantage, qui n'est pas négligeable, est en principe pris en compte dans les calculs de rentabilité économique ;

- faciliter le développement économique des marches intermédiaires, le plus souvent constituées par des seuils géographiques. Cela suppose, cependant, d'une part l'existence d'une main-d'œuvre relativement importante et disponible, d'autre part une certaine vocation régionale à un type d'industrialisation semi-lourd. L'essor économique de telles régions peut en effet être obtenu par une industrialisation plus légère qui exige alors des axes de transport de puissance moindre ; cela semble être précisément le cas des zones traversées par les grands projets de liaisons fluviales. Plusieurs exemples peuvent être évoqués sur ce point :

- la liaison Seine-Nord entre l'Oise et l'Escaut, doublerait un canal de caractéristique ancienne mais parfaitement adapté aux transports de cette époque ; ce canal n'a entraîné

l'implantation d'aucune industrie semi-lourde dans les régions traversées, alors que la simple réalisation de l'autoroute Paris-Lille a permis, dans une zone proche, la multiplication de pôles industriels légers ;

- la liaison Seine-Est, suivant les tracés retenus, traverserait soit les régions de très faible densité de peuplement : Champagne ou Ardennes, soit celles de la vallée de la Marne dont les principaux centres urbains sont orientés vers un développement industriel léger ;

- les centres urbains des régions situées sur le tracé de la branche Lorraine, de la liaison mer du Nord-Méditerranée (Epinal, d'ailleurs éloigné de la voie fluviale, Vesoul), montrent la même vocation à une industrialisation de type léger.

Seule la branche alsacienne de l'axe mer du Nord-Méditerranée traverse des zones plus densément peuplées et qui disposent déjà d'une tradition industrielle et de centres importants tels que Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort.

- Les grands axes inter-régionaux ont enfin un troisième aspect, fondamental quant à son impact économique : permettre aux différentes régions d'atteindre un équilibre en s'appuyant sur des échanges réciproques (activités de services, culturelles, etc., marchés complémentaires).

Soulignons à nouveau ici que l'existence préalable des autres éléments constitutifs d'un grand axe moderne, à savoir :

- des liaisons routières directes,

Seule la branche alsacienne de l'axe Mer du Nord-Méditerranée traverse des zones densément peuplées et qui disposent déjà d'une tradition industrielle

Il est essentiel d'effectuer les différentes infrastructures non par tronçons successifs, mais le plus rapidement possible de bout en bout, la construction d'une voie d'eau à grand gabarit, lorsqu'elle n'existe pas déjà dans le contexte géographique, n'ayant à intervenir qu'in fine

– des liaisons ferroviaires rapides, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises,
– des liaisons téléphoniques de bonne qualité,
– le cas échéant des pipes spécialisées (1),
– des liaisons aériennes,
est indispensable pour que la voie navigable, qui valorise incontestablement de tels axes, fasse sentir pleinement ses effets (2).

Enfin, les entretiens et les documents qui sont à la base de ce rapport, nous ont permis de dégager une conception très nette de la politique à adopter pour la réalisation de ces grands axes en dehors des zones de haute densité : il est essentiel d'effectuer les différentes infrastructures non par tronçons successifs, mais le plus rapidement possible de bout en bout, l'échelonnement inévitable des crédits dans le temps devant conduire à entreprendre l'une après l'autre les différentes liaisons et non des morceaux de chacune d'elles. L'ordre proposé ci-dessus souligne les priorités les plus urgentes ; la construction d'une voie d'eau à grand gabarit lorsqu'elle n'existe pas déjà dans le contexte géographique, n'ayant à intervenir qu'*in fine*.

La liaison Seine-Nord

La région du Nord doit se reconverter vers un type d'industries légères, pour lesquelles la présence de liaisons routières rapides, avec les centres de consommation ou de services de Paris ou de la Belgique, est primordiale. L'autoroute Paris-Lille est, à ce titre, considérée comme un des facteurs essentiels de cette reconversion industrielle.

La liaison par voie d'eau Paris-région du Nord devrait donc être conçue essentiellement comme un axe de transport et non de développement industriel. Aucune industrialisation importante n'a d'ailleurs été induite, dans les régions traversées, lors de la réalisation du canal du Nord. La mise au grand gabarit de cet axe ne serait alors justifiable que par sa rentabilité économique propre.

Étant donné la très faible progression du trafic enregistré sur les deux voies existantes (Nord et Saint-Quentin), au cours des dernières années par suite de la régression des charbonnages, aucune saturation n'est à craindre à un terme proche, et rien ne justifie d'envisager, dès maintenant, la construction d'un nouvel axe.

La liaison Atlantique-Méditerranée

Les projets d'aménagement de voies navigables envisagent également la mise au gabarit de 350 tonnes de la liaison Atlantique-Méditerranée, actuellement accessible seulement à des péniches spéciales d'un port en lourd

de 180 tonnes. Le coût de ce projet est de l'ordre de 20 millions de francs pour les écluses du canal latéral à la Garonne, 80 millions de francs pour la traversée de Toulouse, et 250 millions de francs pour le canal du Midi entre Toulouse et Sète.

La mise à 350 tonnes d'une voie navigable précédemment au gabarit de 180 tonnes, ne constitue pas une mutation telle qu'elle soit à même d'infléchir sensiblement le cours du développement économique d'une région. Seul un aménagement permettant la navigation de convois importants, au gabarit européen de 3000 tonnes, peut constituer réellement un fait nouveau, susceptible de modifier profondément les fondements de l'activité économique. Encore faut-il que soient réunies le long de cette voie les conditions d'une industrialisation lourde ou semi-lourde, dans un délai relativement proche.

Il n'en est pas ainsi actuellement pour la liaison Atlantique-Méditerranée. En effet :

— d'une part, la façade atlantique constitue un lieu privilégié de localisation de l'industrie lourde,

— d'autre part, le niveau de densité industrielle des régions traversées n'est pas suffisant pour justifier la création d'équipements structurants, tels qu'une voie navigable à grand gabarit.

Cette région deviendra, sans aucun doute, la troisième zone de haute densité économique, entièrement située à l'intérieur des frontières, après la Basse-Seine et le Sud-Est. Mais son développement ne pourra être que progressif : la prochaine décennie devrait voir se consolider la vocation industrielle de la façade atlantique et du triangle Sud-Ouest. Il n'est pas impossible que, d'ici quelques années, les deux grands pôles de la façade atlantique, Nantes et Bordeaux, connaissent une expansion économique qui sature les capacités d'implantation en industries lourdes des estuaires de la Loire et de la Garonne. L'aménagement progressif, au gabarit moderne de l'époque (qui sera peut-être supérieur à 3 000 tonnes) (3), de la Basse-Loire ou de la Basse-Garonne pourra alors se justifier, afin d'assurer à ces régions un développement économique cohérent.

Il ne semble pas que ces projets doivent trouver place dans le VI^e ou le VII^e plan. Il serait, par contre, regrettable qu'un aménagement à petit gabarit, exécuté à contre-temps ne fasse perdre définitivement confiance en l'effet structurant d'une telle infrastructure et ne vienne fausser l'environnement du développement économique.

Seul devrait être réalisé, dans l'immédiat, sur cette liaison, l'allongement des écluses du canal latéral à la Garonne, au fur et à mesure

(1) Tel est, par exemple, le cas de la conduite à hydrocarbures entre Le Havre et les régions du Nord et de l'Est qui devrait être réalisée bien avant que ne soit justifiée la voie navigable.

(2) Ceci est vrai dans le contexte économique actuel, car il en était tout autrement il y a un siècle, lorsque le rôle essentiel était tenu par le transport des marchandises.

(3) A moins que ne s'affirme l'efficacité du système de transport « porte-barge », qui pourrait rendre envisageable un aménagement à un gabarit moindre. Mais cette technique n'étant pas encore au point (on parle de barge de 400, 600 ou 800 tonnes), il serait de toute façon prématuré d'envisager dès maintenant d'en fixer les caractéristiques.

que le développement du trafic (4) (essentiellement matériaux de construction, produits agricoles et pétroliers) le justifiera du strict point de vue économique ; une telle justification ne peut être trouvée, par contre, pour l'aménagement du canal du Midi. Les ouvrages permettant la traversée de Toulouse ne doivent être envisagés que du point de vue routier ; on peut d'ailleurs se demander dans quelle mesure la navigation à

l'intérieur de Toulouse reste souhaitable, dès lors que le prix de son maintien serait excessif : en effet, seule une part infime du trafic traverse effectivement Toulouse de part en part.

Là encore, plus qu'ailleurs, la réalisation de l'autoroute Bordeaux-Narbonne nous paraît plus urgente, et la dispersion des crédits ne pourrait que nuire au développement harmonieux de la région.

Conclusion

Une conclusion précise, sur les travaux susceptibles d'être engagés au VI^e plan, ne peut être formulée, à partir de ces grandes orientations, que si le volume des crédits disponibles en faveur des infrastructures est au préalable arrêté.

En effet, si la logique du raisonnement économique suppose que le choix des opérations à inscrire dans un plan s'effectue en fonction de leur taux de rentabilité propre, il n'en est plus de même lorsque la justification principale des opérations en cause repose sur une volonté d'aménagement du territoire.

Or, il est encore trop tôt pour connaître exactement — les grands équilibres du VI^e plan n'étant pas déterminés — le volume de l'enveloppe qui pourra être consacré aux investissements de voies navigables. Nous adopterons donc une approche déductive, et plus qualitative que quantitative, pour tenter de répondre à cette question ; il est bien évident que si l'analyse des grands équilibres conduisait à définir un résultat sensiblement différent, les conclusions devraient être infléchies en conséquence.

Les besoins en investissement seront immenses durant toute la période du VI^e plan : investissements industriels, logement, investissements collectifs, grandes infrastructures. Le montant limité des crédits disponibles constituera donc une des contraintes les plus fortes.

Si le plan opte délibérément pour une croissance accélérée, la priorité devra être accordée aux investissements de restructuration et de développement industriel, ainsi qu'aux dépenses d'infrastructure strictement indispensables pour suivre, accompagner et préparer ce développement, dans le cadre de la politique d'aménagement. Les autres priorités concerneront sans doute le logement, l'éducation et les équipements collectifs indispensables. Par contre, les équipements et infrastructures d'entraînement économique devront être nécessairement restreints dès lors que le moteur de la croissance et de l'aménagement spatial aura été trouvé ailleurs.

Les infrastructures d'accompagnement éco-

nomique qui sont particulièrement en retard par rapport aux besoins de l'industrie et de l'économie, seront par contre privilégiés : téléphone, liaisons routières et autoroutières, aménagement des zones industrielles et portuaires. Quel que soit l'effort qui pourra être fait dans ce sens, il ne sera toutefois pas possible de combler le retard dans le courant du VI^e plan : nous en resterons encore, pour le téléphone et les aménagements routiers, au mieux, à une politique de suivi et non d'accompagnement du développement industriel.

Il s'ensuit, logiquement, que la quasi-totalité des crédits disponibles devra être affectée aux secteurs prioritaires, les efforts souhaités dans les autres domaines étant reportés à plus tard.

Cependant des inflexions trop brutales présentent certains inconvénients : psychologiques, car elles brisent la confiance, économiques, car elles ne permettent pas l'adaptation progressive des structures et des hommes. C'est pourquoi tout en limitant les aménagements de voies navigables à inscrire au VI^e plan, aux équipements d'accompagnement du développement industriel, il n'est pas envisageable de diminuer sensiblement le montant des crédits d'engagement, par rapport au niveau atteint au cours du V^e plan.

Le programme d'aménagement de voies navigables qui pourrait être inscrit au VI^e plan, comprendrait donc :

- La Basse-Seine pour un montant de 200 millions de francs.
- La mise au grand gabarit de l'Oise jusqu'à Compiègne pour un montant de 80 MF ;
- L'achèvement des travaux en cours sur la Haute-Seine pour un montant de 90 MF ;
- L'aménagement du Rhône (budget CNR et charge du budget de l'État pour un montant de 1050 MF) (5).
- L'aménagement à grand gabarit de la Saône pour un montant de 180 MF ;
- L'achèvement à grand gabarit de la liaison Dunkerque, Lille-Denain, et desserte de Wattrelos à partir de la frontière pour un montant de 150 MF.

La quasi-totalité des crédits disponibles devra être affectée aux secteurs prioritaires que sont les autoroutes et le téléphone

Le programme d'aménagement de voies navigables à inscrire au VI^e plan comprendrait la mise à grand gabarit de la Saône et la poursuite de l'aménagement du Rhône

(4) Le trafic sur la section Bordeaux-Langon atteint quatre millions de tonnes.

(5) Evaluation correspondant à un report de 200 millions de francs sur le VII^e plan.

Si des crédits supplémentaires pouvaient être dégagés, la section Mulhouse-Montbéliard de la liaison Rhin-Rhône pourrait faire partie des travaux à inscrire en seconde urgence. Ils pourraient être entrepris au cours du VII^e voire du VIII^e plan

- L'achèvement des travaux sur le Rhin (pour mémoire).

- L'allongement à 40,50 m des écluses du canal latéral à la Garonne, au fur et à mesure que ces travaux seront strictement justifiés sur le plan économique, pour un montant de 20 MF.

Le montant de ce programme s'élèverait à 1,8 milliard de francs ; il pourrait être financé par emprunt jusqu'à concurrence de 350 à 400 MF (6), 270 MF provenant des ressources propres de la CNR affectées aux travaux sur le Rhône ; la participation directe du budget de l'État serait limitée à 1100 MF environ.

Si des crédits supplémentaires pouvaient être dégagés, les travaux à inscrire en seconde urgence devraient être choisis parmi les suivants :

- l'aménagement de l'Aisne à grand gabarit de Compiègne à Berry-au-Bac, et de l'antenne Berry-au-Bac-Reims (500 MF) ;

- l'aménagement de la liaison Rhône-port de Fos (100 MF) ;

- la réalisation de l'une des liaisons de l'axe Dunkerque-Denain avec le réseau belge, soit par Valenciennes, soit par Marquette-Wattrelos (400 MF) ;

- la desserte du port de Dunkerque (200 MF) ;

- la réalisation des sections Frouard-Dombasles et Frouard-Toul en Lorraine (100 MF) ;

- la section Mulhouse-Montbéliard (800 MF) de l'antenne alsacienne de la liaison mer du Nord-Méditerranée ;

- la liaison Rhône-Sète (300 MF).

Ainsi que nous l'avons déjà souligné, ces travaux ne présentent pas, cependant, en tant qu'« aménagements d'accompagnement », la même urgence que ceux énoncés précédemment, ni surtout, que les liaisons routières et téléphoniques : ils pourraient être entrepris au cours du VII^e plan (en sus de l'aménagement de Vaugris sur le Rhône, non retenu en première urgence), voire du VIII^e en fonction des prévisions de développement économique de l'époque.

Quelles que soient les dates qui seront retenues, en définitive, il importe fondamentalement que les travaux soient engagés en même temps sur toute la section, et achevés dans les délais les plus brefs. L'objectif — indépendamment du montant des crédits accordés — devrait être de mettre en service des tronçons de voies

navigables économiquement significatifs. Pour cela, il semble indispensable que soient achevés les travaux engagés au V^e plan, le Rhône en particulier, par contre, les aménagements qui ne constituent pas une unité économique — Mulhouse-Altkirch par exemple — ne méritent pas d'être retenus en priorité.

Le programme de voies navigables, ainsi présenté, apparaîtra sans doute peu ambitieux à certains. Il importe de rappeler qu'il ne prend son sens que dans le cadre de l'ensemble de la politique des grands axes de transports, proposée dans ce rapport. Nous estimons indispensable de prévoir, en particulier, dans les programmes du VI^e plan :

- la réalisation intégrale de l'autoroute Paris-Lorraine-Alsace (1850 MF) ;

- la construction de l'autoroute Bordeaux-Narbonne en priorité jusqu'à Montauban (800 MF), et en seconde urgence pour son achèvement (900 MF) ;

- l'engagement de l'autoroute Alsace-Bourgogne, en priorité pour le tronçon Mulhouse-Besançon (400 MF), et en seconde urgence pour son achèvement (450 MF) ;

- l'amélioration de la liaison routière Lorraine-Bourgogne ;

- un effort particulier sur le réseau de communication téléphonique entre la Lorraine et l'Alsace d'une part, la région parisienne et le Sud-Est d'autre part, et l'achèvement des travaux de modernisation en cours dans la région Nord.

Il serait souhaitable également de doter prochainement la région Lorraine d'un aéroport de classe européenne.

Le VI^e plan devra prévoir, de plus, une amélioration des conditions de desserte ferroviaire tant pour les voyageurs que pour les marchandises, en particulier entre l'Est de la France et la région parisienne.

Mais le dernier élément, et qui apparaît essentiel, de la politique d'ensemble des grands axes de communication français au cours du VI^e plan concerne la révision en baisse des tarifs de transport pondéreux et massifs par fer sur les lignes à haute densité ; seule une refonte des tarifs actuels, effectuée dans le cadre d'une politique clairement définie, permettra à l'industrie lourde de se développer en France dans des conditions favorables, et situera, pour l'avenir, le problème du développement des voies navigables dans un contexte économique et d'aménagement du territoire non biaisé.

(6) Dont 100 millions de francs par la CNR, et 300 millions de francs gagés par les péages perçus sur la navigation.