

## CHAPITRE III

### ELEMENTS NON OU DIFFICILEMENT CHIFFRABLES

#### PREMIERE PARTIE

##### Conclusions d'ensemble

Un projet de l'importance de l'axe Nord-Est Méditerranée ne peut être étudié indépendamment de ses conséquences sur l'économie du pays tout entier. Le bilan économique établi — et les hypothèses de développement pour les départements riverains de l'axe — n'ont pas tenu compte de l'éventuel effet d'entraînement de la voie d'eau, ni des options nationales qu'il supposait.

Dans chacune de ses démarches, le Groupe de Travail a constaté qu'à côté des éléments économiques qu'il pouvait appréhender, il y avait une masse d'hypothèses ou de phénomènes non chiffrables ou difficilement chiffrables qu'il devait s'efforcer d'approcher du plus près possible. Tel est l'objet du présent chapitre : il s'agit de quitter le domaine proprement « transport » pour examiner les effets que l'aménagement envisagé peut avoir sur les structures économiques françaises. Une telle recherche est, par essence, difficile puisqu'elle repose sur des analyses et des prévisions qui, par définition, échappent aux bases numériques. Aussi les échanges de vues ont-ils été particulièrement fournis sur la matière traitée ci-après. Le Groupe de Travail n'a pas eu l'ambition ni le loisir de définir une politique économique à long terme, mais il a été amené à formuler à ce sujet quelques réflexions et à constater l'urgence qui s'attache à la prise de certaines décisions.

##### Les objectifs d'une politique d'aménagement du Territoire

Le Groupe de Travail a exercé son activité dans le cadre de la préparation du Plan de Modernisation et d'Équipement. Le problème qu'il avait à examiner est à la fois un problème de transport et un problème d'aménagement du territoire. Il s'est ainsi trouvé amené à se pencher sur la jonction de ces différents points de vue.

Le Plan fixe les objectifs nationaux et les investissements nécessaires pour les réaliser. Le rôle de l'aménagement du territoire est de traduire sur le terrain ces objectifs globaux. Il faut donc tenir compte de toutes les considérations que le Plan n'avait vues qu'à travers des statistiques et des moyennes : fondamentale diversité des régions, facteurs ethniques, sociologiques, politiques et psychologiques, inégales

possibilités de la nature, de la main-d'œuvre, inégal dynamisme et aussi potentialités différentes et différences des degrés de développement.

C'est pourquoi, traduisant le Plan sur le terrain, l'Aménagement du Territoire est une tâche avant tout gouvernementale et centralisée, car elle consiste à fixer des options et à s'y tenir. Il n'est pas possible d'avantager une région sur un point sans désavantager les autres sur ce même point. En fixant les objectifs et les moyens, on est amené à reconnaître des déséquilibres, à les atténuer dans certains cas, souvent aussi à les accentuer, bref, à prendre des décisions discriminatoires, donc difficiles à exécuter à l'égard des différentes parties du Territoire.

Il y a ainsi plusieurs façons de réaliser un plan économique une fois les objectifs fixés pour l'ensemble du Territoire national.

Pour l'établissement du Plan, certains ont proposé de choisir comme objectif la maximisation de la satisfaction des individus, mais cette définition reste théorique et devrait, pour être complète, englober les individus présents et les générations futures.

D'un point de vue économique, le critère généralement avancé est la maximisation du revenu national. Mais cette maximisation peut s'obtenir de différentes façons : augmentation de la population active, augmentation de la durée du travail, augmentation de la productivité. Elle pose de difficiles problèmes de répartition entre le niveau des investissements et celui de la consommation, mais elle a le mérite d'avoir fait l'objet d'études économiques poussées et le Commissaire au Plan l'a retenue comme étant le critère du développement économique du pays.

Ce critère admis, il faut répartir les différentes activités économiques, les taux d'expansion ou de variation de chaque branche entre les régions. Pour ce faire, l'aménagement du Territoire tient compte de facteurs politiques, sociologiques, humains que le Plan avait laissés de côté. La répartition géographique ne peut être arbitraire dans un pays comme le nôtre.

Or, on observe naturellement dans la croissance d'un pays des phénomènes cumulatifs qui peuvent avoir à long terme des conséquences graves et nécessitent des mesures pour permettre une répartition équitable de ce revenu. Les impératifs qui découlent de ce double objectif — maximisation et répartition équitable du revenu national — sont les suivants :

a) *Nécessité de développer les régions prospères* où les facteurs favorables à une croissance rapide existent. Ces régions sont souvent en expansion naturelle, et elles attirent automatiquement la main-d'œuvre et les capitaux. Toutes les nations ont connu ou

connaissent ainsi une forte concentration des moyens de production et de la main-d'œuvre et cette concentration est souvent un facteur de productivité. Il nous faut donc bien admettre une certaine inégalité entre les taux d'accroissement de l'économie des différentes régions. C'est d'ailleurs grâce à la prospérité de certaines régions qu'il sera possible de venir en aide à d'autres moins favorisées.

D'autre part, même si l'idéal est une croissance équilibrée de l'économie, cette croissance se fait en partie grâce à des investissements publics ou privés, qui créent momentanément des déséquilibres à l'échelon régional, déséquilibres générateurs de mouvement. Ces grands investissements ont donc une vertu propre, dans la mesure où ils sont dans le sens du mouvement de l'économie.

#### b) Nécessité de limiter le déséquilibre entre régions.

Comme nous l'avons vu, la concentration en outils de production industrielle se fait surtout dans certaines régions et rend nécessaire des migrations de main-d'œuvre. Or, si la liberté de l'homme de choisir son lieu de travail est pour lui un facteur de promotion sociale et pour le pays une garantie de dynamisme, l'expérience prouve que les transitions nécessaires sont laborieuses et souvent pénibles, et que les facteurs humains ne doivent jamais être perdus de vue. Les hommes d'un certain âge refusent souvent une migration, même avantageuse.

Le départ des jeunes entraîne par ailleurs une détérioration de la « pyramide » des âges dans les régions défavorisées. On conçoit donc que l'aménagement du territoire se préoccupe autant d'amener « l'usine à l'homme que l'homme à l'usine ».

La région parisienne est un cas de déséquilibre particulièrement important. Entre 1954 et 1959, la population de la région parisienne s'est accrue d'environ 800.000 personnes. Ce phénomène n'a rien d'extraordinaire quand on le compare à la croissance de certaines capitales étrangères, mais il en résulte dans notre pays une telle concentration que le coût de l'infrastructure sociale (transports, adductions d'eau, etc.) devient prohibitif. Le plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne prévoit pour 1970 un plafonnement de la population au niveau approximatif de 9 millions. Un programme de trois ans, coûtant 5,5 milliards de NF, a déjà été établi pour remédier à la situation présente. L'énoncé de ce simple chiffre montre bien l'importance que présente la décongestion de Paris et le gain à attendre des efforts faits pour le développement régional.

La France souffre, en fait, de l'absence de grands centres, équipés pour recevoir une population naturellement en mouvement.

Seuls, en effet, de très grands centres peuvent offrir la gamme extrêmement diversifiée d'activités et d'équipements indispensables au développement autonome d'une région, qu'il s'agisse de l'enseignement sous toutes ses qualifications et toutes ses formes, de l'équipement culturel et social, de l'administration, des commerces de luxe, des divertissements de tous ordres, des auxiliaires spécialisés indispensables à l'industrie et au commerce ou, plus encore, d'un marché financier doté de ressources propres. Seuls également de grands centres analogues à ceux qui existent dans des pays voisins peuvent, en raison de la masse de la population qui s'y trouve rassemblée, constituer un marché de main-d'œuvre d'une extrême souplesse ayant la dimen-

sion exigée par les grandes entreprises, aussi bien qu'un marché de consommation ayant l'ampleur nécessaire à l'existence de certaines activités.

#### Les données de base

Après la crise de 1930 et jusqu'à la guerre, le développement économique de notre pays avait été lent.

Depuis lors, la France s'est délibérément tournée vers l'expansion, ceci à la suite du choix d'un certain nombre d'options :

— Elévation du niveau de vie, malgré la poussée démographique ;

— Concurrence accrue à l'intérieur de la C.E.C.A. et du Marché Commun ;

— Aide aux pays sous-développés.

#### 1° POUSSÉE DÉMOGRAPHIQUE.

Dans l'hypothèse d'une fécondité constante et d'une mortalité décroissante, il est estimé que la population française atteindra en 1981, abstraction faite de l'immigration, le chiffre de 51,6 millions d'habitants, soit une augmentation annuelle de 0,9 % de 1959 à 1981 comparée à une augmentation de 0,2 % de 1876 à 1954.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1960, la population active représentait 19,1 millions de personnes et elle doit s'accroître de 1,2 million d'ici 1965. Cette exceptionnelle poussée démographique rend indispensable un développement économique rapide et permanent. Elle a conduit tout récemment le Gouvernement à relever de 5 à 5,5 % le taux de progression de la production intérieure brute prévu au cours du IV<sup>e</sup> Plan. Il faut éviter que nos travailleurs, ne trouvant plus d'emploi chez nous, partent à l'étranger. C'est un point sur lequel plusieurs personnalités alsaciennes ont, au cours d'une de nos auditions, attiré notre attention.

Le problème de la main-d'œuvre se diversifie lui-même suivant qu'on l'envisage sous l'angle quantitatif ou sous l'angle qualitatif. A notre connaissance, la Commission de la Main-d'Œuvre n'a pas encore déposé ses conclusions sur l'évolution de la qualification et de la technicité de la main-d'œuvre. Il s'agit d'un point essentiel.

Si la poussée démographique rend nécessaire la création, chaque année entre 1960 et 1970 par exemple, d'un certain nombre d'emplois, le niveau moyen de technicité de ces emplois revêt, par ailleurs, un aspect absolument fondamental. C'est en effet dans la mesure où ces emplois requerront une compétence technique plus marquée qu'ils permettront des salaires en hausse réelle permettant à leur tour à ceux qui les recevront un pouvoir d'achat plus élevé.

Le Plan prévoit une amélioration continue du pouvoir d'achat de la moyenne des salariés. Il est nécessaire que la structure de la main-d'œuvre se modifie en conséquence. Cela impose une modification concomitante de la structure de l'industrie, en faveur de l'industrie occupant de la main-d'œuvre qualifiée, au détriment de celle qui occupe une masse importante de manœuvres ou d'ouvriers spécialisés.

Ainsi l'aménagement du Territoire doit-il tenir compte de cette nécessaire transformation de la structure de notre industrie qui doit nous conduire, entre

autres, à incorporer dans nos exportations le maximum d'heures de travail émanant d'un personnel d'une qualification aussi élevée que possible.

## 2° INFLUENCE DU MARCHÉ COMMUN.

La France a connu pendant très longtemps un régime économique voisin de l'autarcie. Dans ce système économique on a eu tendance à donner une valeur élevée au deuxième impératif que nous avons précédemment signalé. Il s'agissait, en effet, de traduire sur le plan économique un certain sentiment de l'unité nationale et de l'égalité de tous les citoyens non seulement devant les charges mais aussi devant les avantages du développement économique. Ce sont des justifications générales de cet ordre qui expliquent de nombreuses dispositions tendant à égaliser les conditions d'activité des différentes régions : pratique de prix franco sur tout le territoire national, péréquation complète des tarifs de chemin de fer, des tarifs postaux, des tarifs de l'énergie, répartition homogène sur le territoire des équipements administratifs et sociaux.

L'existence de la C.E.C.A. et l'établissement du Marché Commun apportent un véritable bouleversement à cet état de fait, car le problème de l'égalité des niveaux de vie et des taux de croissance d'une région à l'autre d'un même pays se pose exactement dans les mêmes termes, mais avec une importance accrue, entre les différentes régions du Marché Commun. On observe dès maintenant des différences considérables entre les structures économiques des différents pays. Des régions voisines connaissent et connaîtront des densités de population, des niveaux d'activité et des revenus moyens par habitant très différents.

Par exemple, alors que les guerres avaient eu pour conséquence d'éloigner les usines de certaines frontières — c'est là une des raisons mises en avant pour l'absence d'industrie de transformation en Lorraine — l'établissement du Marché Commun conduit tout naturellement les industriels français à se rapprocher du centre de ce nouveau marché, donc des régions du Nord et de l'Est de la France.

Mais il peut les conduire également avec la libération du droit d'établissement, à implanter leurs nouvelles usines en Belgique, au Luxembourg, en Allemagne. Il en est de même pour les industriels étrangers.

Ainsi, un souci nouveau doit intervenir dans les décisions prises pour l'aménagement du Territoire : il s'agit de promouvoir et de maintenir sur notre territoire national des pôles d'attraction qui évitent le départ de notre main-d'œuvre vers les pays étrangers, ou l'implantation dans ces mêmes pays des établissements nouveaux créés par nos industriels. Nous devons examiner l'influence de ce point de vue, de la réalisation de la canalisation à grand gabarit et la comparer à d'autres mesures prises vers le même but, si l'aménagement n'était pas réalisé.

La nécessité de susciter des pôles d'attraction et de donner (hors la région parisienne) plus de dynamisme à ceux qui existent est bien certaine. On peut se demander si l'existence le long des frontières qui nous séparent de nos partenaires du Marché Commun d'une ligne d'industrie en expansion ne constituerait pas une garantie meilleure que celle apportée par des centres d'attraction répartis sur l'ensemble du territoire national. Peut-être les mouvements d'hommes et de capitaux seraient-ils sérieusement limités si ces

régions frontalières, les plus sensibles, avaient un potentiel économique et une croissance particulièrement élevés, capables d'équilibrer ceux des pays voisins. En tout état de cause, il est logique d'admettre que la mise en œuvre du Marché Commun nous oblige à assouplir les contraintes qui étaient traditionnellement fixées au développement économique national et à admettre certaines disparités plus importantes entre les régions, notamment en faveur des régions frontalières.

La suppression des barrières douanières et des monopoles de fait va donc mettre les industriels — présents et futurs — en compétition avec tous ceux du Marché Commun. Mais un certain nombre de facteurs (coût et qualité de la main-d'œuvre, prix de l'énergie) ne semblent pas défavorables. Au point de vue transport fluvial, plusieurs personnes ont mis en évidence, au cours de leur audition, la disproportion entre les investissements belges ou allemands et les investissements français. On peut se demander cependant, d'une part, si une telle comparaison, extrêmement difficile d'ailleurs ne devrait pas tenir compte du relief des pays en question et, d'autre part, si un des buts de l'intégration européenne n'est pas justement de faire une politique rationnelle d'investissements là où ils apparaissent le plus rentable et en évitant les doubles emplois. Il apparaît alors que certaines réalisations étrangères présentent des aspects bénéfiques pour notre économie. Elles devraient permettre à notre industrie de recevoir et d'expédier leurs produits par ces magnifiques voies d'eau naturelles que sont le Rhin, la Moselle et la Meuse. Encore faut-il qu'elle puisse facilement les atteindre. Cela sera le cas en 1963 pour la Moselle à partir de Thionville et plus tard à partir de Frouard. Cela pourrait être le cas de la Meuse.

D'une manière très générale, il semble d'ailleurs que les Traités Européens favorisent les régions dotées de voies d'eau. C'est sans doute l'influence des Belges, des Hollandais et des Allemands dans la Communauté.

L'évaluation des frais de transport par eau, compte tenu des frais d'approche, comporte toujours un certain arbitraire. Alors que les tarifs ferroviaires sont connus avec exactitude, les tarifs fluviaux donnent plus de latitude à la politique commerciale des usines. En outre, une voie d'eau permet, dans certains cas, de donner des avantages indirects à certaines usines. C'est ainsi que l'Allemagne favorise ses industries de transformation de l'acier par l'existence d'une caisse de péréquation, dite des 220 km, qui prend en charge la différence entre les frais de transport à partir d'Oberhausen et ce même transport sur 220 km évalué dans les deux cas au tarif de la Bundesbahn. La C.E.C.A. n'a pas supprimé cette caisse, mais a exigé qu'elle verse la même subvention, quelle que soit l'usine livrancièrè, allemande ou française. Il en résulte qu'une usine badoise recevra une subvention de l'ordre de 25 NF, supérieure aux frais de transport réels par voie d'eau. Cette discrimination prendra toute sa valeur lorsque le Traité de Rome aura fait tomber la protection douanière dont bénéficient encore les usines transformatrices françaises.

Un autre avantage important de la voie d'eau dans le cadre du Marché Commun est que sa tarification ne comporte aucune discontinuité à la traversée des frontières ; au contraire, pour la voie ferrée, l'absence de tarifs directs internationaux subsiste, sauf en ce qui concerne les produits C.E.C.A. et il n'est pas possible de préciser dans quelle mesure la politique commune

des transports de la C.E.E. supprimera ces discontinuités. A cet égard, la France a intérêt, soit à rattacher par voie d'eau son industrie à la Meuse et à la Moselle, soit à promouvoir une politique tendant à étendre pour les produits du Marché Commun la tarification ferroviaire internationale en vigueur pour les produits C.E.C.A.

### 3° LES RELATIONS AVEC LES PAYS SOUS-DÉVELOPPÉS ET LE RÔLE DES PORTS DANS L'ÉCONOMIE.

Dans une perspective à long terme, il n'est pas exclu de penser que l'aide de l'Europe aux pays sous-développés et les échanges avec ces pays prendront une importance accrue. Toutes les régions françaises devront participer à cet effort et à ces échanges, mais naturellement les ports seront parmi les principaux bénéficiaires. Or, l'étude des trafics internationaux a mis en évidence le problème de l'arrière-pensée de Marseille. Le trafic de ce port et de ses annexes a été en 1960 de 24 m/T dont 17 d'hydrocarbures, 4,5 de marchandises et 2 de vrac. Une partie importante de ce trafic est en provenance ou en direction de l'Afrique du Nord. Or, l'établissement du Marché Commun, entraînant la suppression du monopole de pavillon et des droits de douane, ainsi que l'évolution de nos rapports avec l'Algérie et plus généralement l'Outre-Mer est susceptible de modifier en baisse le trafic futur avec ces régions. Or, on a noté que Marseille était une des régions où le secteur tertiaire était le plus développé. Il est donc nécessaire soit de trouver du trafic supplémentaire dans le cadre d'échanges avec des pays sous-développés, soit de faire une reconversion vers le secteur secondaire.

En fait, Marseille a toutes les chances de réussir cette reconversion avec l'évolution des lieux d'implantation d'usines auxquelles les prochaines années vont nous faire assister. En nous plaçant dans l'hypothèse d'un développement modeste, la production des divers pays européens aura doublé d'ici une vingtaine d'années. En dehors de l'extension des établissements existants, on peut donc prévoir un grand nombre de créations d'établissements nouveaux. Il paraît certain que l'activité d'une partie importante d'entre eux se trouvera liée aux trafics maritimes.

Marseille peut ainsi bénéficier de sa situation pour être le centre d'une zone d'industrialisation. Il existe déjà un important complexe pétrolier et pétrochimique, mais peu créateur d'emplois. Il se pourrait que l'implantation d'une industrie à vocation exportatrice (sidérurgie, automobiles, biens d'équipement...) soit facilitée par la réalisation de la canalisation à grand gabarit.

En outre, la découverte de gisements de matières premières en Afrique et en Amérique, la baisse des frets, la nécessité d'exporter des produits de toutes sortes vers les pays sous-développés doit provoquer un développement considérable des trafics, qui sera encore vraisemblablement augmenté par une grande libération des échanges. Dans la mesure où la production européenne augmentera, les exportations devront augmenter et les importations aussi, du fait de l'étroitesse des débouchés et des ressources européennes.

Il importe que les ports français ne soient pas à l'écart de cette compétition. Dans la mesure d'ailleurs où les droits perçus à l'importation seraient versés au pays du port d'importation, on conçoit que la perte de trafic se doublerait d'une perte de recette importante.

### Objectifs d'aménagement du Territoire particuliers aux régions intéressées par le projet

Nous examinerons maintenant comment ils peuvent s'appliquer à chacune des régions intéressées par le projet. Ces régions sont définies par la S.E.T.E.C. dans son rapport intitulé « Aménagement du territoire » et ne correspondent pas toujours avec les régions économiques administratives :

- La Lorraine comprenant les départements de Meurthe-et-Moselle et Moselle ;
- La vallée de la Meuse : Ardennes et Meuse ;
- L'Alsace : Bas-Rhin, Haut-Rhin ;
- La vallée du Doubs : Doubs, Territoire de Belfort ;
- La région Haute-Saône et Vosges ;
- La région Côte-d'Or, Jura, Saône-et-Loire ;
- La région lyonnaise : Ain, Isère, Loire, Rhône ;
- La basse vallée du Rhône : Ardèche et Drôme ;
- La région marseillaise : Bouches-du-Rhône, Gard, Hérault, Vaucluse.

Pour chacune de ces régions, on examinera successivement les perspectives démographiques, les emplois nouveaux à créer, les caractéristiques du développement économique actuel, les atouts de ces régions pour les prochaines années et les problèmes plus ou moins difficiles qui se posent ; tous ces éléments permettent de définir les caractéristiques régionales de la politique d'aménagement du territoire souhaitable.

## DEUXIEME PARTIE

### Données économiques régionales et problèmes particuliers d'aménagement du Territoire

#### 1 — Régions françaises directement intéressées par le projet

Chacune des régions directement intéressées par le projet fait ici l'objet d'une brève analyse qui rappelle les principales données démographiques et économiques et énonce les éléments favorables et défavorables au développement économique régional. Les options possibles d'une politique d'aménagement du Territoire sont soulignées.

Des éléments d'analyse ont été fournis par les représentants des régions au cours de leurs auditions devant le Groupe de Travail. D'autres ont été recueillis au cours des missions du Groupe ou puisés dans le rapport de la S.E.T.E.C. Enfin, des informations importantes sont extraites du rapport spécialement établi sur ce problème par la Section d'Aménagement du Territoire du Conseil Supérieur du Ministère de la Construction.

Une remarque préliminaire doit être faite : le Groupe de Travail a noté, au cours de ses investi-

gations, le risque considérable que faisait courir à toute implantation industrielle planifiée la spéculation immobilière.

S'il est légitime que les terrains aménagés pour être proposés aux industriels à la recherche d'un emplacement intéressant soient payés à leurs propriétaires sur une base au moins égale à leur valeur à une date antérieure aux décisions d'aménagement, il est par contre tout à fait regrettable de voir les cours augmenter sans mesure avant que la collectivité acquérante se soit rendue propriétaire des terrains.

Cette situation se présente actuellement assez couramment. Le Groupe de Travail n'a ni la compétence, ni la documentation voulues pour en analyser les causes, qui sont multiples et complexes, et où les responsabilités sont très largement réparties entre tous les intéressés, y compris les industriels. Mais cette situation est profondément dommageable à l'économie.

Le remède peut y être apporté par la voie législative. En dehors d'une telle procédure, il serait souhaitable que la collectivité acquérante des zones à vocation industrielle dont l'aménagement est prévu à priori soit mise en état de procéder à toutes les acquisitions nécessaires avant que la spéculation ait eu le temps de jouer. Cela demande des crédits et de la discrétion.

Si la discrétion ne dépend que des responsables qui auront à réaliser l'opération, les crédits, eux, peuvent et doivent être apportés avec toute la célérité désirable par la puissance publique par l'intermédiaire de ses établissements spécialisés.

\*\*\*

#### LA LORRAINE

(Départements de la Moselle  
et de la Meurthe-et-Moselle)

|  |                     |
|--|---------------------|
| — Population totale en 1954 ....   | 1.376.400 habitants |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                           | 539.000 »           |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 ..... | 145.000 — »         |

(Perspectives d'emplois nouveaux non agricoles de 1960 à 1975 : 115.000.)

Le chiffre total d'affaires des industries implantées dans la région s'est élevé en 1958 à 9.710 millions de NF. Les activités principales sont la production et la première transformation des métaux (2.350 millions de NF), les industries extractives : charbon et minerai de fer (1.240 millions de NF), le bâtiment et les travaux publics (1.200 millions de NF). Les industries mécaniques et électriques ne représentent que 910 millions de NF. Cette région dispose d'un énorme potentiel économique dû principalement à la présence du charbon et du minerai de fer, supports des industries lourdes et principalement de la sidérurgie. Les ressources en minerai de fer sont largement disponibles pour une échéance lointaine. Les prévisions à long terme pour l'économie du Marché Commun retiennent un développement important de la sidérurgie et l'on avance le chiffre de 18 millions de tonnes de produits

bruts pour la Lorraine en 1975. Ayant constitué un pôle d'attraction de population et de main-d'œuvre pendant de nombreuses années, la Lorraine a une population jeune, dynamique, à croissance rapide.

Tous ces éléments réunis : main-d'œuvre, matières premières, industrie lourde, en font une des régions de France appelées au plus brillant avenir.

Ce développement risque cependant de se heurter à quelques difficultés.

On observe dès maintenant une certaine saturation des sites favorables aux implantations industrielles dans les vallées. Une grande partie des infrastructures de transport et en particulier des routes desservant ces vallées industrielles est dès maintenant largement saturée. La desserte en voies navigables est actuellement insuffisante, mais la canalisation de la Moselle apportera de très belles possibilités. Enfin, la Lorraine est une des régions de France dans lesquelles le problème du manque d'eaux industrielles se pose avec le plus d'acuité. Le principal problème d'aménagement du territoire dans cette région est de décider si l'on implantera en Lorraine même les nouveaux emplois nécessaires pour cette population rapidement croissante (145.000 emplois d'ici 1975), ou si l'on facilitera le mouvement d'une partie de cette main-d'œuvre vers des régions voisines dont le développement industriel serait particulièrement souhaitable, mais qui disposeront de moins de main-d'œuvre. La réponse à cette question dépend des possibilités physiques d'implantation des nouvelles activités. De toute façon, la Lorraine est trop spécialisée dans l'industrie lourde ; 17 % seulement des produits sidérurgiques sont transformés dans la région, contre 35 % dans la Ruhr. Autour de cette industrie lourde il est donc nécessaire de développer, soit en Lorraine même, soit dans les régions voisines, toute une auréole d'industries de transformation.

Bien que la position concurrentielle de la sidérurgie lorraine soit particulièrement forte actuellement, il conviendra également de veiller à maintenir cette position vis-à-vis de la Ruhr sur le marché de l'Allemagne du Sud et de l'Alsace, et vis-à-vis de la sidérurgie italienne sur le marché de la région lyonnaise, de la vallée du Rhône et de la région parisienne. Il paraît difficile de maintenir une position compétitive sur les pays sous-développés du bassin méditerranéen : ce rôle reviendrait plutôt, pour certaines fabrications au moins, à une éventuelle sidérurgie méditerranéenne.

#### LA VALLÉE DE LA MEUSE

(Départements des Ardennes et de la Meuse)

|   | Habitants |
|---|-----------|
| — Population totale en 1954 .....   | 487.600   |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                          | 145.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 .... | 50.000    |
| (Perspectives d'emplois nouveaux non agricoles de 1960 à 1975 : 35.000.)        |           |
|   | M de NF   |
| — Chiffres d'affaires total des industries en 1958 .....                        | 2.620     |

En tête viennent la sidérurgie et la première transformation des métaux pour 440 M de NF.

Cette région offre un potentiel humain et économique assez modeste. Elle dispose cependant de quelques atouts favorables : une natalité extrêmement forte qui explique l'importance des ressources nouvelles de main-d'œuvre prévues,

— la proximité de l'industrie lourde lorraine favorisant l'implantation de nombreuses industries semi-lourdes de transformation,

— la proximité de l'industrie lourde lorraine favorisant l'implantation de marchés importants de la région parisienne, le Nord de la France et la Belgique,

— des disponibilités de zones industrielles facilitant les implantations dans la vallée. Dès maintenant plusieurs industriels manifestent leur intérêt pour cette région, certains d'entre eux étant contraints de décentraliser leurs activités dans la région parisienne.

Le problème d'aménagement du territoire qui se pose dans cette région consiste à trouver des possibilités d'emploi suffisantes pour limiter les départs de main-d'œuvre. L'amélioration des infrastructures qui comprendrait en particulier la modernisation des voies navigables pour les mettre au niveau des voies navigables belges sur les liaisons avec la Belgique, le Nord et la Région parisienne pourrait jouer un rôle favorable.

#### L'ALSACE

(Départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin)

|   | Habitants |
|---|-----------|
| — Population totale en 1954 .....   | 1.217.500 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....  | 437.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 ...<br>(Perspectives d'emplois nouveaux non agricole de 1960 à 1975 : 95.000.) | 60.000    |
|   | M de NF   |
| — Chiffre d'affaires total des industries de la région en 1959 .....  | 7.000     |

Ses activités industrielles sont très variées : industrie mécanique, industries chimiques, industries alimentaires ; l'industrie mécanique a fait en 1958 : 1.750 M de NF.

L'Alsace dispose d'atouts considérables pour le développement économique dans le Marché Commun. Elle est sans doute la région de France la mieux placée par rapport aux puissantes régions économiques allemandes et néerlandaises qui constituent le cœur économique de l'Europe. Elle y accède avec facilité par cette incomparable voie d'eau qu'est le Rhin. Au bord du fleuve se sont développés plusieurs ports actifs dont le port de Strasbourg qui a fait, en 1960, 5.820.000 tonnes de trafic rhénan (1). L'Alsace dispose aussi

(1) Décomposition du trafic rhénan du port de Strasbourg :

|                               | Entrées<br>T     | Sorties<br>T     |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| Charbons .....                | 1.606.821        | 281.592          |
| Céréales .....                | 23.822           | 107.999          |
| Hydrocarbures .....           | 293.039          | 31.102           |
| Potasse et soude .....        | —                | 1.203.834        |
| Minéral de fer .....          | —                | 635.464          |
| Produits métallurgiques ..... | —                | 871.014          |
| Autres marchandises .....     | 379.540          | 387.097          |
| <b>Total :</b>                | <b>2.303.222</b> | <b>3.518.102</b> |

d'importantes sources d'énergie : les centrales hydro-électriques du Rhin, les deux raffineries de pétrole en construction, alimentées par le pipe-line Sud-Européen. Les industries alsaciennes appartiennent à des secteurs variés qui se développent rapidement. On a déjà recensé principalement en bordure du grand canal d'Alsace, de 700 à 1.000 hectares de zones industrielles immédiatement disponibles.

La ville de Strasbourg est dès maintenant une métropole européenne avec son Université et le Conseil de l'Europe.

A ces avantages s'opposent un certain nombre de difficultés importantes. Le développement économique de l'Alsace a été longtemps retardé par les séquelles des guerres et de la politique du glacis. Dans les prochaines années, un problème de réadaptation économique assez grave va se poser lorsque la canalisation de la Moselle se traduira par une baisse de trafic du port de Strasbourg et de l'ensemble des activités consacrées au transit des marchandises vers la Lorraine. L'Alsace est également placée très près de puissantes zones industrielles allemandes qui risquent de faire peser leur concurrence sur les ressources de main-d'œuvre et sur les débouchés. Or, les disponibilités naturelles de main-d'œuvre dans la région apparaissent déjà comme probablement insuffisantes pour assurer le développement souhaitable de l'Alsace. Une politique hardie d'aménagement du territoire devrait donc prévoir une assez importante immigration en Alsace pour lui donner toutes ses chances de développement dans l'intérêt national et des structures d'accueil devraient naturellement être prévues en temps utile.

#### LES VOSGES ET LA HAUTE-SAONE

|  | Habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 581.000   |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....   | 181.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 ...<br>(Perspectives d'emplois nouveaux non agricoles de 1960 à 1975 : 30.000.) | 45.000    |
|  | M de NF   |
| — Chiffre d'affaires total des industries de la région en 1958 .....   | 3.320     |

Les principales activités sont dans l'industrie mécanique légère : la transformation des métaux, la chaudronnerie, le textile et le bois. On trouve en particulier 12 % des emplois dans les fonderies de fer, bronze, cuivre et aluminium (activités traditionnelles de la région), dans le décolletage, la boulonnerie, les forges, tréfileries, la construction mécanique, les charpentes et les petits articles métalliques. Cette région est en situation difficile depuis de très longues périodes. Un mouvement régulier et important de dégradation de la situation démographique s'est solidement établi. Dès maintenant, le revenu moyen par habitant est inférieur de 23 % à la moyenne nationale. Par un processus cumulatif classique, le retard de cette région par rapport aux régions voisines s'accroît dans tous les domaines : infrastructure, équipement scolaire, universitaire, et il paraît extrêmement difficile de renverser cette tendance. La région dispose

cependant de quelques atouts favorables. L'abondance des bois feuillus peut favoriser le développement de l'industrie papetière dans les Vosges. La vallée de la Saône offre de belles possibilités d'implantations industrielles. La proximité de l'industrie lourde lorraine et des puissantes industries mécaniques et électriques de Belfort et Montbéliard pourrait favoriser l'implantation d'industries mécaniques légères satellites. Cette situation serait sans doute préférable à la situation actuelle dans laquelle 3.000 personnes au moins effectuent des migrations alternantes vers Belfort et Montbéliard, couvrant jusqu'à 100 km par jour. Les problèmes d'aménagement du territoire de cette région sont donc :

1° De prévoir un minimum de développement industriel régional offrant un certain nombre d'emplois à l'intérieur de la région.

2° D'organiser les mouvements de population et de main-d'œuvre qui apparaîtraient souhaitables vers les régions privilégiées voisines.

#### LA VALLÉE DU DOUBS

(Territoire de Belfort et département du Doubs)

|  | Habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 426.600   |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....   | 159.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 ...<br>(Perspectives d'emplois nouveaux non agricoles de 1960 à 1975 : 40.000.) | 35.000    |
|  | M de NF   |
| — Chiffre d'affaires total des industries de la région en 1958 .....   | 3.080     |

On observe une prépondérance très nette des industries mécaniques et électriques avec 1.980 M de NF. Plusieurs firmes très importantes sont implantées depuis plus ou moins longtemps dans la région : Alstom, Solvay, Machines Bull, Peugeot, Japy.

Bien qu'il s'agisse d'une région relativement petite, tant par sa superficie que par sa population, la vallée du Doubs présente un caractère particulièrement remarquable d'activité et de dynamisme. Les industries mécaniques et électriques semi-lourdes et légères qui s'y sont implantées sont appelées à une forte expansion. La région offre aussi des possibilités intéressantes à l'industrie du papier, du carton et de la cellulose. Plus de 1.000 ha de zones favorables aux implantations industrielles ont été recensés.

On relève cependant quelques sujets d'inquiétude dans la région. Les perspectives d'activités industrielles nouvelles ne sont pas très nombreuses. Le déséquilibre dû à la présence de quelques très grosses entreprises au lieu d'un nombre plus important d'entreprises moyennes est assez inquiétant. Les ressources de main-d'œuvre nouvelle ne paraissent pas très abondantes. On peut envisager une certaine migration pendant les années à venir. Les possibilités d'accroissement de l'emploi féminin pourraient d'ailleurs faciliter largement la solution du problème à condition que les nouvelles entreprises offrent du travail à cette catégorie de main-d'œuvre.

#### LA BOURGOGNE (Départements de la Côte-d'Or, du Jura et de Saône-et-Loire)

|  | Habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 1.088.000 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....   | 307.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 ...<br>(Perspectives d'emplois nouveaux non agricoles de 1960 à 1975 : 75.000.) | 70.000    |
|  | M de NF   |
| — Chiffre d'affaires total des industries de la région en 1958 .....   | 4.660     |

Les industries mécaniques et électriques ont une part de 1.110 M de NF dans ce total.

Le développement économique de cette région est lent. Bien que la situation ne soit pas aussi inquiétante que dans les Vosges et la Haute-Saône, on constate une certaine stagnation et un nombre limité d'implantations d'industries nouvelles au cours des dernières années. Pourtant cette région présente un certain nombre de conditions favorables. Autour des villes de Dijon, Mâcon et Saint-Jean-de-Losne, des zones industrielles sont disponibles. Il existe une Université à Dijon. On reconnaît qu'un certain potentiel de main-d'œuvre qualifiée et notamment de main-d'œuvre féminine précédemment employée dans l'habillement serait dès maintenant disponible. Cette disponibilité a favorisé l'implantation récente d'industries électroniques. Le développement de cet emploi féminin serait particulièrement souhaitable.

#### LA RÉGION LYONNAISE

(Départements de l'Ain, de l'Isère, de la Loire  
et du Rhône)

|   | Habitants |
|---|-----------|
| — Population totale en 1954 .....   | 2.559.000 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                    | 1.016.000 |
| (Noter cette proportion relativement forte.)                              |           |
| — Ressources de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 .....    | 120.000   |
| (Perspectives d'emplois nouveaux non agricoles de 1960 à 1975 : 200.000.) |           |
|   | M de NF   |
| — Chiffre d'affaires total des industries de la région en 1958 .....      | 16.940    |

Les activités principales sont : les industries mécaniques et électriques (5.290 M de NF), l'industrie du pétrole et la chimie (1.430 M de NF), la transformation des métaux (1.370 M de NF). Les industries diverses sont très nombreuses (en particulier industrie textile). Plusieurs très grosses sociétés sont implantées à Lyon et dans la région lyonnaise (Berliet, Rhône-Poulenc, Rhodiaceta, etc.). Cette région est également une des plus puissantes régions économiques françaises avec un très gros potentiel démographique et des activités très variées. Elle dispose d'atouts considérables pour son développement prochain. Lyon est une véritable métropole régionale avec

laquelle s'établissent des courants d'échanges d'hommes et de marchandises de plus en plus importants avec de nombreuses régions françaises.

On trouve dans la région de nombreux sites extrêmement favorables aux implantations industrielles notamment en bordure du Rhône qui sera une magnifique voie d'eau lorsque son aménagement sera terminé. Les ports Rambaud et Edouard Herriot offrent d'excellentes possibilités à la navigation fluviale. Les responsables de la région ont assuré que l'agglomération lyonnaise était encore fort loin de la saturation, les surfaces industrielles y représenteraient moins de 4 % de la surface totale du groupe d'urbanisme de Lyon. Signalons la construction de l'autoroute de la vallée du Rhône et la présence d'une infrastructure scolaire et universitaire importante.

Le développement économique de la région lyonnaise se heurtera cependant à un certain nombre de difficultés. La croissance démographique n'est pas très rapide : 1,4 % par an seulement pour l'agglomération lyonnaise. L'équipement actuel du Rhône est insuffisant pour permettre un développement satisfaisant de la navigation fluviale. Les industries moyennes de la région (les fonderies, par exemple), qui sont indispensables au développement de la mécanique légère, sont relativement handicapées par rapport à leurs concurrents de Lorraine en raison des conditions actuelles de transport des produits sidérurgiques. De toute façon, il est indispensable que la croissance économique de la région soit organisée et orientée. Son développement le long d'un axe privilégié serait souhaitable. Il faut également assurer les liaisons avec les centres importants voisins (Grenoble et Saint-Etienne) pour donner une structure cohérente à la région.

#### LA VALLÉE INFÉRIEURE DU RHONE

(Départements de l'Ardèche et de la Drôme)

|  | Habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 524.000   |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                   | 143.000   |
| — Ressources de main-d'œuvre non agricole prévues de 1960 à 1975 .....   | 25.000    |
| (Perspectives d'emplois nouveaux non agricoles de 1960 à 1975 : 30.000.) |           |
|  | M de NF   |
| — Chiffre d'affaires total des industries de la région en 1958 .....     | 1.760     |

Ces industries sont très variées : textiles, industries du cuir, petites industries mécaniques, ciment et matériaux de construction...

Cette région offre des possibilités très intéressantes mais encore méconnues, qui sont dues principalement au Rhône en cours d'aménagement. La vallée du Rhône a toujours été un important couloir de circulation et relie les deux importantes régions économiques de Marseille et de Lyon. De belles zones industrielles ont été reconnues et l'on a aménagé des zones portuaires bien placées et bien desservies : Valence, Montélimar, Saint-Rambert. L'aménagement du Rhône profite dès maintenant à l'agriculture qui s'oriente vers de riches productions fruitières.

L'expansion industrielle de ces régions a bien commencé, mais reste encore modeste. Dans ces conditions, la proximité des régions lyonnaise et marseillaise risque de présenter plus de dangers que d'avantages. L'accélération de l'aménagement du Rhône permet-

trait d'utiliser entièrement les remarquables possibilités de cette belle voie d'eau, pourrait favoriser l'industrialisation de la vallée et apporter un avantage décisif à cette région. Le problème peut se poser d'une façon plus nette lorsque la fin des travaux de la Compagnie Nationale du Rhône libèrera un certain volume de main-d'œuvre.

#### LA RÉGION MARSEILLAISE

(Départements des Bouches-du-Rhône, du Gard, de l'Hérault et du Vaucluse)

|  | Habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 2.185.200 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                   | 714.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole de 1960 à 1975 ..... | 85.000    |
| (Emplois nouveaux non agricoles prévus de 1960 à 1975 : 155.000.)        |           |
|  | M de NF   |
| — Chiffre d'affaires total des industries en 1958 .....                  | 9.010     |

Ces industries sont très variées avec une part importante à l'industrie du pétrole et la chimie (2.450 M de NF).

Cette région est également une des plus importantes régions économiques françaises avec une énorme concentration de population, d'excellents axes de transports ferroviaires et routiers et un port très actif orienté vers les pays de la Méditerranée et tous les pays du Moyen-Orient et de l'Extrême-Orient accessibles par le Canal de Suez.

Le trafic du port s'est élevé en 1959 à 23 millions de tonnes se décomposant comme suit :

|                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| Marchandises générales : | 3,7 M de tonnes  |
| Pondéreux secs :         | 1,8 M de tonnes  |
| Hydrocarbures :          | 17,5 M de tonnes |

L'avenir du port de Marseille pose des problèmes graves en raison de sa spécialisation dans les relations avec les pays de l'ancienne Union Française et des privilèges du monopole de pavillon appelés à disparaître dans le cadre du Marché Commun. Les responsables économiques de la région estiment qu'un nouvel équilibre pourrait être trouvé si la région marseillaise était le siège d'un important développement industriel orienté, en plus des débouchés nationaux, vers les débouchés de tous les pays sous-développés du Bassin Méditerranéen, du Moyen-Orient et de l'Extrême-Orient. Ce développement industriel pourrait se faire en même temps qu'une large extension du port de Marseille vers le Golfe de Fos. De magnifiques terrains industriels y sont disponibles. On peut envisager facilement l'implantation d'une unité sidérurgique. Pour ce genre d'activité, la région industrielle marseillaise serait sans doute une des mieux placées de tout le Marché Commun. Les conditions de la concurrence avec les ports de la Mer du Nord pourraient être considérablement améliorées, de l'avis des spécialistes et des principaux utilisateurs. Signalons l'existence de deux universités dans la région.

Les principales difficultés à signaler sont les suivantes. Une croissance démographique médiocre a toujours été compensée par une forte immigration. L'activité du port de Marseille et toutes les activités an-

sexes ont entraîné un développement relatif excessif des secteurs tertiaires. Le privilège du pavillon et la spécialisation dans les trafics avec l'ancienne Union Française ont favorisé des structures commerciales plus ou moins archaïques qui seront certainement appelées à disparaître, mais qui sans poser des problèmes difficiles de réadaptation.

Le développement industriel de la région est d'autant plus indispensable que le port de Marseille sera prochainement soumis sur ces marchés méditerranéens à la concurrence active du port de Gênes et des principales régions économiques italiennes. L'implantation d'une importante sidérurgie est un élément important de la vitalité du port de Gênes.

Enfin, d'un point de vue purement intérieur, le développement économique de la région de Marseille est souhaitable pour l'aménagement du territoire, car il permettra un meilleur équilibre des populations et des productions industrielles dans l'est de la France, en faisant contrepois au développement normalement prévu de la partie Nord-Est de la France.

### 3 — Autres régions françaises indirectement intéressées par le projet

Pour compléter le tour d'horizon des informations économiques régionales, nous fournirons brièvement quelques données pour quatre régions indirectement données par le projet.

#### LA RÉGION PARISIENNE

(Départements de la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne).

|  | habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 7.305.900 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                   | 3.776.000 |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole de 1960 à 1975 ..... | 115.000   |
| (chiffre particulièrement faible)  |           |
| (Emplois nouveaux non agricoles prévus de 1960 à 1975 : 905.000).        |           |

Il s'agit ici d'une monstrueuse concentration de population et d'activités économiques qui atteint des proportions telles que ce sont les problèmes de la région parisienne qui ont attiré l'attention sur les nécessités de l'aménagement du territoire. Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'excessive centralisation administrative et économique de notre pays matérialisée, entre autres, dans la centralisation des infrastructures de transport qui convergent toutes sur la région parisienne. On peut ajouter qu'à l'intérieur même de cette région parisienne, il y a concentration d'activité anormale dans certains quartiers privilégiés. Cette structure a pour conséquence des coûts sociaux considérables pour assurer le minimum d'équipements nécessaires en logements, équipements administratifs, sanitaires, scolaires et surtout en infrastructures de transports ; ces coûts ont atteint maintenant des proportions telles qu'on se heurte à de quasi impossibilités de financement. Le plan décennal d'aménagement de la région parisienne prévoit des sommes de quelques milliards de NF par an pour assurer l'équipement indispensable dans les années à venir. On ne voit pas bien comment pourront être financées de pareilles dépenses. Ce

problème est dramatique pour la région parisienne et ses habitants ; il l'est aussi pour l'ensemble du pays dont l'activité économique est largement déséquilibrée. Le ralentissement de la croissance de la région parisienne est l'un des premiers, peut-être le premier objectif de la politique d'aménagement du territoire. En ce sens, tout développement économique régional en dehors de la région parisienne, quel qu'il soit, peut être considéré comme avantageux.

#### LA RÉGION DU NORD

(Départements du Nord et du Pas-de-Calais)

|  | habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 3.376.000 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                   | 1.135.000 |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole de 1960 à 1975 ..... | 265.000   |
| (Emplois nouveaux non agricoles prévus de 1960 à 1975 : 190.000).        |           |

Il s'agit d'une puissante région industrielle du type de la région lorraine. Son principal potentiel économique est dû à la présence des gisements de charbon. D'importantes industries se sont développées avec une forte proportion d'industries textiles. Cette région est bien placée pour la compétition sur le Marché Commun, mais il s'y pose de graves problèmes de reconversion à cause de la crise européenne du charbon et du problème national de reconversion des industries textiles. Une partie des problèmes ainsi posés est actuellement résolue. De nouvelles industries se développent à la place des structures anciennes. On observe une certaine saturation des infrastructures de transport routières et fluviales et pour orienter convenablement le développement économique de ces régions il faut prévoir soigneusement les relations de cette région avec les autres régions françaises (en particulier la région parisienne et la Lorraine) et avec les régions voisines du Marché Commun (Belgique, Pays-Bas, Allemagne).

#### LA CHAMPAGNE

(Départements de la Marne, Haute-Marne, de l'Aube et des Ardennes qui ont été englobées dans l'étude de la vallée de la Meuse).

Les statistiques portant sur ces quatre départements sont les suivantes :

|  | habitants |
|--|-----------|
| — Population totale en 1954 .....  | 1.134.400 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                   | 350.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole de 1960 à 1975 ..... | 95.000    |
| (Emplois nouveaux non agricoles prévus de 1960 à 1975 : 80.000).         |           |

Cette région connaît une forte croissance démographique, mais son développement industriel n'était pas très rapide jusqu'à maintenant. Il bénéficie d'avantages nouveaux du fait que les décentralisations imposées aux industries de la région parisienne s'effectuent souvent dans un rayon assez limité et en particulier dans cette région. La politique d'aménagement du territoire devra prévoir les relations économiques de cette région avec la région parisienne d'un côté et les régions du Nord-Est directement intéressées par notre projet, de l'autre.

L'Auvergne

(Départements de l'Allier, du Puy-de-Dôme, du Cantal et de la Haute-Loire).

|  |           |
|--|-----------|
|  | habitants |
| — Population totale en 1954 .....  | 1.246.700 |
| — Population active non agricole en janvier 1960 .....                   | 321.000   |
| — Ressources nouvelles de main-d'œuvre non agricole de 1960 à 1975 ..... | 35.000    |
| (Emplois nouveaux non agricoles prévus de 1960 à 1975 : 85.000).         |           |

Dans cette région assez importante, il faut noter la médiocrité de l'évolution démographique. L'activité économique est implantée solidement depuis une assez longue période et principalement dans les centres de Clermont-Ferrand et Montluçon. Il s'agit d'industries normalement appelées à une croissance satisfaisante dans les prochaines années. Il existe donc un risque sérieux de pénurie de main-d'œuvre. Cette pénurie serait aggravée si le développement économique rapide des régions de la vallée du Rhône provoquait un certain mouvement de main-d'œuvre au détriment de la région d'Auvergne. C'est une question sur laquelle la politique d'aménagement du territoire doit prendre position.

3 — Régions intéressées par le projet à l'étranger :

Nous complétons la description rapide des régions françaises intéressées par quelques données statistiques globales concernant les pays voisins, partenaires du Marché Commun.

La constatation la plus marquante qui ressort de ces comparaisons est la différence considérable des densités de population entre la France et ses partenaires. Le contraste est encore plus marqué lorsqu'on examine les densités à l'échelle régionale. En France, seules la région parisienne, les régions du Nord et de la Lorraine et une partie de l'Alsace ont des densités assez importantes, supérieures à 100 habitants/km<sup>2</sup> et parfois supérieures à 300 habitants/km<sup>2</sup> (bassin houiller du Nord, région sidérurgique de Lorraine). Par contre, la plupart des régions du Sud de l'Allemagne, de la Belgique et du Luxembourg portent des densités supérieures à 200 habitants/km<sup>2</sup>.

DÉMOGRAPHIE

|                      | Population totale (en milliers d'habitants) | Densité (hab./km <sup>2</sup> ) | Population active totale (milliers) | Population active dans l'industrie (milliers) |
|----------------------|---|---------------------------------|-------------------------------------|---|
| France entière ..... | 64 788 (en 1958)                            | 81                              | 18 773 (en 1957)                    | 7 301 (en 1957)                               |
| Allemagne de l'Ouest | 53 058 (en 1959)                            | 214                             | 25 136 (en 1958)                    | 12 345 (en 1958)                              |
| Pays-Bas .....       | 12 278 (en 1958)                            | 382                             | 4 100 (en 1958)                     | 1 690 (en 1958)                               |
| Belgique .....       | 9 079 (en 1958)                             | 298                             | 3 410 (en 1956)                     | 1 670 (en 1956)                               |
| Italie .....         | 49 230 (en 1959)                            | 163                             | 21 361 (en 1958)                    | 7 521 (en 1958)                               |

Une partie des Pays-Bas a une densité supérieure à 300 habitants/km<sup>2</sup> et dans la Ruhr la densité dépasse 500 habitants/km<sup>2</sup>. En Italie la densité dépasse 100 à 150 habitants/km<sup>2</sup> dans la vallée du Pô ; elle dépasse 300 habitants/km<sup>2</sup> dans les régions voisines de Milan et de Gênes.

Les accroissements de population observés au cours des mêmes années sont également concentrés dans les mêmes régions :

- en France : Région parisienne, Régions du Nord et Lorraine,
- à l'étranger : toute la vallée du Rhin, la Belgique, le Luxembourg et plus particulièrement la Ruhr et les Pays-Bas, et en Italie les régions de Milan, Turin et Gênes.

Il est intéressant également de comparer la répartition de la population active entre les différents grands secteurs d'activité.

|                      | Pourcentage de population active dans l'agriculture | Pourcentage de population active dans les mines, l'industrie, l'artisanat et le bâtiment |
|----------------------|---|--|
| France .....         | 27,5 %  | 37,5 %   |
| Belgique .....       | 14  | 47,5   |
| Allemagne de l'Ouest | 14,5  | 50   |
| Pays-Bas .....       | 21  | 35   |
| Italie .....         | 30,5  | 35   |

La proportion de main-d'œuvre agricole en France est très supérieure à celle observée chez nos partenaires du Marché Commun, sauf l'Italie. Elle s'explique en partie par les différences de surfaces cultivables dans les différents pays. Ce pourcentage élevé pose néanmoins des problèmes importants à court terme et à long terme :

- à court terme, problème de surproduction de produits agricoles et de disparité du niveau de vie de la population agricole par rapport aux autres tranches de la population,
- à long terme, il offre des possibilités de transfert de main-d'œuvre vers le secteur industriel qui doivent permettre pendant un certain temps un accroissement particulièrement rapide de la production industrielle, sous réserve que soient résolus les problèmes sociaux et politiques correspondants.

Il est important enfin de comparer les taux de croissance de la production industrielle. Les documents mensuels publiés par la Communauté Economique Européenne permettent d'avoir une approximation de la tendance la plus récente de ces taux de croissance : pour l'Allemagne et les Pays-Bas ils dépasseraient 10 % par an, pour l'Italie ils s'élevaient à 9 %, pour la Belgique, après un taux de croissance de l'ordre de 9 %, on assiste, en raison des difficultés récentes, à une forte diminution ; en France, la tendance est

moins nette et paraît ressortir à plus de 7 % par an. Notre taux de croissance paraît donc relativement faible, mais les taux de croissance à court terme observés en Allemagne et aux Pays-Bas sont anormalement élevés et ne peuvent pas se maintenir sur une longue période.

Dès maintenant, un grave problème de suremploi se pose en Allemagne avec des risques de tension sur les salaires. Si cette croissance devait se maintenir, notre main-d'œuvre pourrait être attirée par des niveaux de salaires anormalement élevés.

En contre-partie, le taux de croissance moins élevé de la France permet d'espérer une évolution plus régulière, les risques de tension sur la main-d'œuvre et sur le marché étant moins importants, il peut en résulter une incitation aux capitaux étrangers à venir s'investir dans notre pays.

### 3° PARTIE

#### L'axe Nord-Est Méditerranée en tant qu'instrument d'aménagement du Territoire

##### A — Avantages généraux envisageables

Dans les régions traversées par la voie d'eau étudiée, le plan d'aménagement du territoire comprend obligatoirement les éléments essentiels qui caractérisent un tel plan :

- les grands investissements de l'Etat (infrastructure de transports, équipements scolaires et universitaires, notamment)
- des équipements complémentaires (logements, équipements urbains, équipements scolaires des collectivités locales, etc.)
- et un certain nombre d'incitations pour promouvoir et orienter les initiatives du secteur privé (implantation d'entreprises nouvelles bien déterminées dans des régions bien définies).

Sans attendre la mise au point de ce plan, le Commissaire à l'Aménagement du Territoire, chargé de ces régions, a estimé que la réalisation de la voie navigable à grand gabarit Nord-Est Méditerranée pouvait constituer un puissant instrument de l'aménagement du territoire pour tout l'Est de la France. La position se base, en particulier, sur les considérations qui suivent :

Dans l'arsenal des moyens dont dispose le Gouvernement, une mesure de cette nature présente a priori des avantages incontestables. Inscrite de façon spectaculaire dans la géographie, elle constitue l'épine dorsale de la politique à mettre en œuvre, elle définit sans ambiguïté un axe prioritaire et une orientation générale des activités économiques sur lesquels peuvent venir s'articuler tout un ensemble de mesures complé-

mentaires. L'importance des travaux produit un effet psychologique déterminant sur le comportement des collectivités locales, des milieux professionnels et de tous les agents économiques. Une entreprise de cette envergure ne peut pas être interrompue en cours d'exécution et c'est ce caractère spectaculaire et irréversible qui entraîne la conviction de tous les responsables régionaux. Il faut, enfin, ajouter que la réalisation du projet se traduit par des dépenses considérables à l'intérieur des régions dans le secteur d'activité des Travaux Publics et qu'il en résulte des effets multiplicateurs immédiats.

\*  
\*\*

Toutes ces considérations ne nous dispensent pas cependant d'examiner attentivement les avantages propres de la réalisation du projet et du point de vue de l'aménagement du Territoire.

Les éléments d'information sur ce problème, dont disposait le Groupe de Travail, ont été rappelés et commentés au début de ce rapport.

L'étude des rapports de l'Institut I.F.O. sur la canalisation du Main et du Neckar et de M. Hedden sur l'aménagement du système Ohio-Tennessee ont montré qu'il s'agit principalement de trois sortes d'avantages apportés aux industries :

- 1° amélioration des conditions de transport, et plus particulièrement diminution des coûts de transport,
- 2° création ou amélioration de zones industrielles,
- 3° amélioration des ressources en eau industrielle.

Ces avantages favorisent le développement des entreprises existantes et provoquent l'implantation de nouvelles unités de production.

Le Groupe de Travail a principalement orienté ses travaux dans une optique de développement à long terme : 15 ans au moins. Les ressources nouvelles en main-d'œuvre non agricole de 1960 à 1975 dans les 25 départements considérés comme plus directement intéressés par le projet, ont été évaluées à 680.000 personnes. La mise au travail de toutes ces personnes suppose l'implantation de très nombreuses entreprises nouvelles. Il est donc normal que le Groupe de Travail concentre son attention sur l'influence éventuelle de l'aménagement sur les implantations de nouvelles entreprises ou l'extension des entreprises existantes.

Nous examinerons, ci-dessous, dans quelle mesure cette influence peut se produire le long de l'axe Rhin-Méditerranée, en distinguant les chances de chaque région et en étudiant séparément les implantations nouvelles dans les divers secteurs d'activité industrielle. Nous devons auparavant examiner quelle valeur économique peut être attribuée d'une façon générale aux influences favorables que nous pourrions ainsi mettre en évidence.

Si notre économie était une économie totalement planifiée, si les décisions de production et de consom-

mation étaient centralisées et si les initiatives individuelles n'avaient que peu d'importance, les influences indiquées ci-dessus n'auraient de valeur que dans la mesure où elles permettraient des économies de facteurs de production et une amélioration de l'efficacité du système économique. Ces économies de facteurs de production ont été analysées dans la partie précédente du rapport et se sont révélées négatives dans plusieurs hypothèses.

La réalité est plus complexe. En fait, notre système économique comporte un très large secteur libéral, où de nombreuses décisions de production et de consommation sont décentralisées. Elles sont prises par les agents économiques en fonction d'éléments chiffrés (tarifs, coût des différents facteurs), et en fonction d'appréciations psychologiques qui ne sont pas toujours entièrement rationnelles. Les décisions d'implantation d'industries nouvelles ou de développement des industries existantes qui se traduisent matériellement par la localisation d'importants investissements, sont largement décentralisées et ont une importance considérable à cause de leurs effets à long terme. Elles peuvent promouvoir le développement rapide de certaines régions privilégiées et aboutir à des concentrations d'activités qui augmentent la productivité des entreprises, mais qui entraînent aussi certaines difficultés d'ordre social et politique dont l'appréciation échappe aux entrepreneurs.

Il convient de rappeler à ce propos que le Groupe de Travail a basé ses calculs économiques sur une hypothèse de développement élevé et une utilisation optimum des facteurs de production, ce qui suppose une situation proche du plein emploi. Il va de soi, au contraire, que la construction du canal pourrait s'inscrire en période de stagnation ou de récession dans le cadre d'une politique de grands travaux pour mettre à l'ouvrage de la main-d'œuvre mal utilisée ou inutilisée. Dans ce cas, les avantages indirects deviennent prépondérants. Mais le Groupe de Travail ne s'est pas placé dans cette dernière hypothèse.

Dans ces conditions, la valeur économique de la création de la voie navigable à grand gabarit doit être mesurée par l'accroissement de la productivité d'une masse de main-d'œuvre que l'on suppose constante. Autrement dit, il ne s'agit pas de mesurer des accroissements de revenu national imputables à la mise en œuvre de certaines tranches disponibles de main-d'œuvre dans certains secteurs d'activité, mais d'apprécier l'augmentation de productivité qui résulte d'implantations favorisées et coordonnées par la réalisation de la voie d'eau et qui, sans la voie d'eau, auraient été réalisées ailleurs et dans de moins bonnes conditions d'efficacité. Ce sont donc des termes différentiels qui, s'ils pouvaient être chiffrés, seraient ainsi introduits dans le bilan.

Il faut, cependant, traiter de façon particulière le problème des capitaux internationaux comprenant notamment des capitaux américains, qui sont désireux de s'implanter dans l'Europe du Marché Commun. Si ces capitaux se fixent à l'extérieur de nos frontières, il en résultera dans les pays bénéficiaires un accroissement de l'appareil productif s'inscrivant directement à l'actif de la comptabilité nationale de ces pays. Il peut en résulter, en outre, un appel de notre main-d'œuvre si ces nouvelles entreprises s'implantent à proximité de nos frontières. Une émigration de nos travailleurs se traduirait évidemment par une perte sèche considérable pour notre économie, tant par ses effets à court terme que par ses effets démographiques

à long terme. Si, au contraire, les capitaux en question viennent se fixer à l'intérieur de nos frontières, il en résulte un bénéfice net pour notre économie et l'atténuation du risque d'émigration.

En résumé, les avantages indirects que peut procurer la réalisation de l'axe Nord-Est Méditerranée doivent être appréciés sur le plan économique de la manière suivante :

1° S'il s'agit du développement d'activités nationales ou de la création de nouvelles activités par investissement de capitaux nationaux, on essaiera d'apprécier l'augmentation de productivité du système économique dans une hypothèse de plein emploi.

2° S'il s'agit de la fixation dans les régions intéressées de capitaux internationaux qui pouvaient s'investir aussi facilement chez nos partenaires du Marché Commun, on considèrera comme un avantage net l'accroissement du revenu national qui en résulte et les conséquences positives dans le domaine des migrations de main-d'œuvre.

#### B — Analyse des avantages apportés par la voie d'eau pour les implantations de nouvelles industries

L'analyse des motivations des implantations de nouvelles entreprises est encore embryonnaire en France. Le Groupe de Travail a pu disposer cependant des conclusions de divers travaux (monographies régionales, études de chambres syndicales, travaux récents d'un Groupe de Travail portant sur les secteurs d'activités à forte expansion).

Il apparaît assez nettement que, parmi les avantages apportés par l'aménagement d'une voie navigable, les disponibilités en zones industrielles et en eau industrielle jouent un rôle bien moindre que celui des améliorations des conditions de transport. On notera cependant que les études effectuées sur place par les Services du Ministère de la Construction et des Ponts-et-Chaussées ont permis de recenser plusieurs centaines d'hectares facilement aménageables en zones industrielles qui seraient nettement valorisées par la réalisation du projet en bordure de la Saône et du Doubs. Mais si l'importance relative de ces avantages s'inversait, il serait facile d'apporter aux industriels des avantages en terrains ou en eau industrielle pour des coûts très largement inférieurs à ceux d'un aménagement de voie navigable.

Tous les développements qui suivent porteront donc essentiellement sur l'influence des améliorations des conditions de transport sur les implantations d'industries nouvelles. Ces améliorations sont elles-mêmes de plusieurs sortes :

1° Diminution générale des coûts de transport qui comme les développements précédents l'ont établi, peut atteindre 30 à 50 % des coûts initiaux totaux, charges terminales incluses.

2° Diminution des temps de transport par voie d'eau.

3° Amélioration de la régularité, de la sécurité des transports par voie d'eau.

L'analyse des questionnaires remplis par les industriels a montré que les diminutions de coûts de trans-

port avaient à leurs yeux une importance très largement prépondérante sur les autres avantages à attendre de la voie navigable à grand gabarit.

Nous sommes donc amenés à étudier l'influence des diminutions de coûts de transport sur les motivations d'implantations nouvelles d'entreprises.

Pour ce faire, nous avons rassemblé les différentes informations disponibles sur la part des coûts de transport dans le chiffre d'affaires des différents secteurs industriels et nous avons été amenés à classer ces secteurs en trois catégories :

1° Entreprises dont la localisation est presque impérativement fixée par certaines considérations techniques, et notamment par la nécessité de manipuler des masses considérables de pondéreux. Nous pensons, par exemple, aux industries sidérurgiques qui se placent obligatoirement sur le gisement du minerai de fer, ou sur un bassin houiller ou dans un port. Nous ne nous intéresserons pas à ces entreprises.

2° Les secteurs d'activité pour lesquels les coûts de transport représentent une part non négligeable des frais d'exploitation, qui sont très intéressés par la diminution de ces frais de transport, et dont l'implantation géographique peut être largement influencée par des considérations de tarifs et par la réalisation

de nouvelles infrastructures de transport. Nous les appellerons les industries directement intéressées par la voie d'eau.

3° Tous les autres secteurs d'activité pour lesquels les frais de transport représentent une part très faible des dépenses d'exploitation et dont l'implantation géographique n'est pas déterminée par l'étude des conditions de transport. Ces entreprises sont cependant intéressées par la réalisation de la voie navigable à cause de certains avantages secondaires (terrains, eaux industrielles) et surtout par le processus cumulatif de développement des zones privilégiées. Nous les appellerons les industries indirectement intéressées par le projet.

Pour matérialiser ces différences, nous reproduisons ci-après un tableau qui fait la synthèse des différentes sources d'informations :

- les calculs faits par le rapporteur général de la Commission des Comptes Transports de la Nation,
- une étude de M. J. Lefebvre,
- une étude de la Chambre Syndicale de la Sidérurgie,
- une enquête effectuée par la S.E.T.E.C. pour le compte du Ministère de la Construction.

| Branches industrielles                       | Part dans le prix de revient des produits (étude de la commission des comptes transports) |                            | Part dans le prix de revient des produits (étude de J. Lefebvre)        | Part dans le prix de vente des produits sidérurgiques (Ch. syndicale de la sidérurgie) |                   | Part dans le chiffre d'affaires des entreprises (enquête S E T E C) |                                  |       |
|--|---|----------------------------|---|--|-------------------|---|----------------------------------|-------|
|  | Frais directs (1)   | Frais indirects (1)        |   | Prix de vente départ usine   | Prix rendu client | Transports des produits reçus                                       | Transports des produits expédiés | Total |
| Sidérurgie .....                             | 7   | 0,7                        | 10,3  | 5,4  | 9,4               |   |                                  |       |
| Transformation des métaux ....               | 2,36  | 1,6                        | de 1,8<br>(machines-outils)<br>à 3,1<br>(fonderie)                      |  |                   | 1,93  | 1,24                             | 3,17  |
| Machines et appareils mécaniques .....       | 2   | 0,9                        | de 1 (grosses<br>et moyenne mécanique)<br>à 1,9<br>(travail des métaux) |  |                   | 1,40  | 1,55                             | 2,95  |
| Automobiles et cycles .....                  | 2   | 0,9<br>(contre automobile) |   |  |                   | 0,45  | 0,45                             | 0,90  |
| Construction électrique .....                |   |                            | 0,8   |  |                   | 0,75  | 1,38                             | 2,13  |
| Industries chimiques et caoutchouc .....     | 1,5<br>(prod.chimiques org.)  | 0,7                        | 6,9<br>(industries chimiques)   |  |                   | 0,47  | 2,02                             | 2,49  |
|  | 4<br>(prod.chimiques minér.)  | 0,4                        |   |  |                   |   |                                  |       |
|  | 1<br>(caoutchouc industriel)  | 0,3                        |   |  |                   |   |                                  |       |
| Habillement .....                            | 0,2   | 0,3                        |   |  |                   | 0,18  | 0,47                             | 0,65  |
| Amublément .....                             | 7   | 2                          |   |  |                   | 3,97  | 2,62                             | 6,59  |
| Papier, carton .....                         | 2   | 0,9                        | 4,2   |  |                   | 0,62  | 2,65                             | 3,25  |
| Transformation des matières plastiques ..... | 2   | 0,2                        |   |  |                   | 1,14  | 2,03                             | 3,17  |
| Industries agricoles et alimentaires .....   | 3   | 0,4                        | de 0,8<br>(corps gras)<br>à 2,7<br>(grains et farines)                  |  |                   |   |                                  |       |

(1) Les frais directs sont ceux payés par les entreprises ou supportés par elles à titre des transports privés. Les coûts de transports indirects sont ceux incorporés dans les prix des matières et demi-produits achetés par chaque branche.

## INDICATION DE L'IMPORTANCE RELATIVE DES FACTEURS DE LOCALISATION

| Branche d'activité |   | Nombre d'établissements | Transport de marchandises | Sélections d'affaires | Motiv. d'oeuvre | Coût ou qualité du bâtiment ou de terrain | Facilités administratives ou fiscales, zone industrielle aménagée | Départ de Paris imposé ou extorq. int. | Proximité d'un autre étab. de la Sté | Facilité logement | Centre universitaire | Mot. pers. relat. chx cadres | Disponib. abondance d'énergie |
|--------------------|---|-------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|---|---|--|--------------------------------------|-------------------|----------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Code INSEE         | Désignations  |                         |                           |                       |                 |   |   |  |                                      |                   |                      |                              |                               |
| 1                  | 2   | 3                       | 4                         | 5                     | 6               | 7   | 8   | 9                                      | 10                                   | 11                | 12                   | 13                           | 14                            |
| 15 à 19            | Première transformation et travail des métaux ..... | 9                       | 14                        | 9                     | 3               | 0   | 2   | 0                                      | 6                                    | 0                 | 0                    | 0                            | 10                            |
| 20 à 24, 27, 29    | Machines et appareils mécaniques .....              | 36                      | 37                        | 44                    | 98              | 86  | 19  | 5                                      | 15                                   | 10                | 16                   | 51                           | 0                             |
| 26                 | Automobiles, cycles .....                           | 12                      | 14                        | 9                     | 25              | 19  | 17  | 10                                     | 10                                   | 8                 | 2                    | 4                            | 4                             |
| 23                 | Construction électrique .....                       | 24                      | 22                        | 39                    | 75              | 57  | 8   | 9                                      | 10                                   | 6                 | 7                    | 13                           | 4                             |
| 20                 | Verre .....   | 4                       | 12                        | 7                     | 15              | 10  | 5   | 0                                      | 0                                    | 2                 | 0                    | 1                            | 7                             |
| 35 à 37            | Industries chimiques et caoutchouc .....            | 19                      | 26                        | 19                    | 50              | 37  | 0   | 10                                     | 14                                   | 2                 | 4                    | 10                           | 11                            |
| 49                 | Habillement .....                                   | 12                      | 12                        | 11                    | 45              | 31  | 0   | 0                                      | 5                                    | 0                 | 0                    | 10                           | 0                             |
| 53                 | Assemblage .....                                    | 6                       | 3                         | 0                     | 9               | 19  | 0   | 4                                      | 5                                    | 0                 | 0                    | 0                            | 0                             |
| 54                 | Papier-carton .....                                 | 7                       | 17                        | 12                    | 10              | 10  | 0   | 0                                      | 4                                    | 3                 | 0                    | 77                           | 0                             |
| 61                 | Transformation des matières plastiques .....        | 11                      | 13                        | 9                     | 22              | 25  | 10  | 0                                      | 0                                    | 0                 | 0                    | 5                            | 0                             |
|                    | <b>ENSEMBLE</b> .....                               | <b>360</b>              | <b>170</b>                | <b>159</b>            | <b>364</b>      | <b>294</b>                                | <b>61</b>   | <b>38</b>                              | <b>67</b>                            | <b>31</b>         | <b>29</b>            | <b>101</b>                   | <b>29</b>                     |

Note importante : seules les comparaisons horizontales ont un sens.

Les chiffres de ce tableau ne sont pas directement comparables et doivent être interprétés avec précautions. On observera, par exemple, que les chiffres de la Commission des Comptes des Transports de la Nation concernent la totalité des frais de transport d'un secteur à l'autre, en amont du secteur étudié, mais pas en aval. Les chiffres de l'enquête S.E.T.E.C., par contre, sont rapportés aux chiffres d'affaires et représentent les frais réellement supportés par l'entreprise en amont et en aval. Les pratiques commerciales, et notamment la pratique des prix franco, influencent largement ces pourcentages.

Malgré ces réserves, on trouve dans le tableau des ordres de grandeurs intéressants, surtout pour les secteurs d'industries légères à forte expansion sur lesquelles portait principalement l'enquête S.E.T.E.C.

## a) INDUSTRIES DIRECTEMENT INTÉRESSÉES

A partir de ces diverses sources d'information, nous avons finalement classé comme industries directement intéressées par le projet les industries des secteurs d'activité suivants :

— Première transformation des métaux, fonderies, grosse chaudronnerie, charpentes métalliques, industries mécaniques et électriques lourdes, industries du pétrole, grosse industrie chimique, menuiserie, papiers et cartons, cimenteries.

La part des frais de transport pour ces différentes entreprises varie entre 3 et 8 % du chiffre d'affaires.

La part des frais de transport dans le chiffre d'affaires des entreprises est un des éléments objectifs à retenir pour le choix d'une implantation industrielle. Il reste à étudier comment cet élément est subjectivement apprécié dans la motivation du chef d'entreprise. L'enquête effectuée par la S.E.T.E.C. pour le Ministère de la Construction a demandé aux entreprises consultées de classer par ordre d'importance un certain nombre de facteurs de localisation. Les réponses ont servi à établir un indicateur de l'importance

relative des facteurs de localisation. Dans chaque secteur d'activité et pour chaque facteur de localisation, on a compté 5 points chaque fois que ce facteur était cité en première position, 4 points chaque fois qu'il était cité en seconde position, et ainsi de suite. Les résultats sont rassemblés dans le tableau ci-après qui permet de comparer, secteur par secteur (seules les comparaisons horizontales ont un sens) l'importance relative des facteurs de localisation. Là aussi, l'étude ne concerne qu'un nombre limité de secteurs, principalement d'industries légères. On notera cependant que le facteur transport est prépondérant pour deux secteurs :

— première transformation et travail des métaux

— papier et carton

et qu'il a une certaine importance dans l'industrie du verre.

Les hypothèses tarifaires précisées au début de ce rapport supposent que les coûts de transport totaux par voie d'eau, charges terminales incluses, peuvent être abaissés de 50 % au maximum et plus généralement de 30 à 50 %. On peut considérer comme très probable que les coûts de transport par voie ferrée baisseront également dans des proportions appréciables, au moins pour tous les trafics sur lesquels peut s'exercer la concurrence de la voie d'eau. L'application conjointe des conditions favorables de la tarification actuelle et d'une réduction spéciale des tarifs dans les régions intéressées peut diminuer les coûts totaux transport par voie ferrée de 20 à 30 %.

Ces réductions de coûts de transport ne s'appliquent pas à la totalité des trafics des industries directement intéressées. Il s'agira, la plupart du temps, de transports d'approvisionnement mais aussi, dans certains cas, de transports de produits expédiés (exemple des chaudronneries lourdes de Rhénameca).

Le calcul exact des diminutions de prix de revient ne peut être fait que sur des cas précis. Retenons cependant comme ordre de grandeur très approximatif, que la réalisation du projet peut se traduire pour les

entreprises directement intéressées par une diminution de 1 à 4 % des dépenses totales de l'entreprise. Pour les industries de première transformation et travail des métaux, qui nous intéressent plus particulièrement, nous retiendrons le chiffre de 1 à 2 %.

Ce pourcentage peut paraître extrêmement faible, mais il est cependant suffisant pour imposer certaines localisations géographiques étant donné que la compétition entre les entreprises porte généralement sur des différences aussi faibles et parce que les dépenses de transport constituent un des secteurs les plus difficilement compressibles du compte d'exploitation. On peut imaginer, par exemple, que des variations dans le coût de la main-d'œuvre puissent être compensées par des investissements accroissant la productivité et que des différences dans le coût de l'énergie puissent être rattrapées par l'utilisation de techniques nouvelles. Par contre, la diminution des frais de transport ne peut être obtenue généralement que par un déplacement physique de l'entreprise qui cherche un meilleur équilibre entre ses zones d'approvisionnement en matières premières et ses marchés, ou par la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport (décision qui échappe à l'initiative individuelle).

Examinons maintenant quelles sont les implantations d'entreprises nationales ou internationales qui peuvent être facilitées par la réalisation de voie d'eau.

En Lorraine, nous avons vu que la présence de l'énorme industrie sidérurgique et les perspectives de main-d'œuvre abondante peuvent conduire à l'implantation de toutes les industries semi-lourdes, consommatrices de produits sidérurgiques qui nous intéressent. Ces entreprises bénéficient alors, grâce à la canalisation de la Moselle, de débouchés très intéressants dans les pays voisins du Marché Commun ; les seules difficultés possibles sont dues à la quasi saturation des zones favorables aux implantations industrielles et notamment des vallées.

Ces possibilités d'implantation sont susceptibles d'intéresser les capitaux internationaux et présentent donc une valeur supérieure pour notre pays. Mais il faut bien reconnaître que l'influence de la voie d'eau projetée, en faveur de ces implantations, est très faible. La jonction entre le bassin du Rhin et le bassin de la Méditerranée n'intéresse absolument pas les approvisionnements de ces entreprises et n'a qu'une influence secondaire sur leurs débouchés complémentaires en améliorant l'accès aux marchés de la région lyonnaise et marseillaise et au marché méditerranéen. On ne voit pas très bien d'ailleurs où seraient situées les entreprises étrangères susceptibles d'exercer une concurrence efficace sur ces deux débouchés importants.

Les vastes zones industrielles de l'Alsace semblent présenter des avantages beaucoup plus importants encore aux entreprises désireuses de porter leur action sur le Marché Commun. Le principal avantage réside incontestablement dans l'accès direct au Rhin et à l'ensemble de son bassin économique. On a d'ailleurs assisté au cours des dernières années à d'assez nombreuses implantations de plaine d'Alsace, autour de Strasbourg (Lauterbourg) et autour de Mulhouse (le Groupe de Travail a visité l'usine de Rhenamca). Les approvisionnements en matières premières à partir de la Lorraine sont un peu moins économiques. Ils se font par voie ferrée ou par le canal de la Marne au Rhin dont les conditions d'exploitation sont assez favorables. Il est dommage que la réalisation d'une voie d'eau à grand gabarit entre Metz et Strasbourg se heurte à des difficultés techniques considérables,

sinon la réalisation de cette voie d'eau apporterait à l'Alsace un nouvel avantage déterminant et en ferait une des régions les plus favorables à l'implantation d'industries dans le Marché Commun. Une autre difficulté peut apparaître dans quelques années du fait de l'insuffisance de ressources locales de main-d'œuvre. Une politique dynamique d'aménagement du territoire doit encourager les mouvements de main-d'œuvre nécessaires pour éviter cette difficulté. Si les entreprises dont la création est ainsi envisagée tournent l'essentiel de leur activité vers le Marché Commun, la réalisation de la voie d'eau Rhin-Méditerranée ne leur apporte pas un avantage décisif ni pour leurs approvisionnements, ni pour leurs débouchés à l'exportation. On peut considérer cependant qu'elle présente un intérêt certain en facilitant l'accès de marchés complémentaires dans la région lyonnaise, la vallée du Rhône, et la région marseillaise ainsi que tous les débouchés accessibles par le port de Marseille. Or, l'on sait que les industriels attachent une très grande importance à l'équilibre de leurs débouchés par l'existence de plusieurs marchés complémentaires.

D'importantes implantations industrielles peuvent être également prévues dans la *vallée de la Meuse*. Il s'agit, en effet, d'une région qui offre d'intéressantes ressources en main-d'œuvre et qui bénéficie des plus grandes facilités d'approvisionnement en produits sidérurgiques lorrains. Ses débouchés éventuels seraient ceux du Marché Commun (Belgique, Pays-Bas avec un accès plus difficile aux marchés allemands). Sur le plan intérieur, cette région peut bénéficier d'excellentes liaisons fluviales et ferroviaires avec l'énorme marché de consommation de la Région parisienne. Elle peut également entretenir d'importants échanges avec la région du Nord, qui est à la fois une zone de grosse industrie et un marché de consommation important. Elle peut avoir, enfin, un accès facile au port de Dunkerque, qui va se développer au cours des prochaines années.

Si nous examinons maintenant la zone de partage des eaux qui sépare les bassins hydrographiques du Rhin et du Rhône, nous constatons que la région la plus favorable aux implantations industrielles de cette nature est la *vallée du Doubs*. Une entreprise qui s'installerait dans cette région aurait une situation un peu moins favorable qu'une entreprise implantée en Alsace par rapport aux débouchés du Marché Commun. Ses approvisionnements à partir de la Lorraine se feraient dans d'aussi bonnes conditions, mais ses débouchés dans le bassin du Rhin seraient un peu plus difficiles. Par contre, cette entreprise aurait une situation plus favorable sur le marché national avec un accès facile à la région lyonnaise et à la vallée du Rhône et des conditions meilleures pour l'exportation à partir de Marseille. Bien que des difficultés géographiques empêchent des liaisons faciles, sauf pour l'accès au port de Bâle, cette entreprise pourrait aussi trouver des débouchés intéressants en Suisse. L'existence d'une activité industrielle déjà importante et variée et la probabilité de ressources importantes de main-d'œuvre, nous font considérer comme très probable l'implantation d'entreprises dans cette vallée au cas où l'aménagement serait réalisé.

Par contre, la région des *Vosges* et de la *Haute-Saône* présente des possibilités nettement moins favorables. La faible densité de population, les mouvements continus d'émigration qui privent la population de ses éléments les plus jeunes et les plus dynamiques, la faible importance des villes et des équipements sociaux et administratifs de toute nature, font que les

implantations industrielles semi-lourdes sont sérieusement handicapées et qu'il apparaît difficile de renverser la tendance actuelle. Si, cependant, un ensemble de mesures pouvait effectuer ce renversement de tendance et si la voie d'eau traversant cette région était réalisée, on pourrait assister à des implantations d'industries semi-lourdes, mais qui seraient nettement orientées vers les marchés nationaux. Ces entreprises bénéficieraient d'excellentes conditions d'approvisionnement à partir de la Lorraine, d'excellents débouchés sur la région lyonnaise, la vallée du Rhône et le port de Marseille, et de liaisons moyennes mais très satisfaisantes avec la Région parisienne. Par contre, de telles entreprises n'auraient que des possibilités très réduites sur le Marché Commun. Ces possibilités d'implantations ne seraient donc pas susceptibles d'intéresser les capitaux internationaux.

Des remarques du même ordre s'appliquent à la *Bourgogne*. La tendance actuelle à l'industrialisation est certainement plus favorable et les perspectives démographiques sont plus encourageantes. Les industries semi-lourdes qui nous intéressent peuvent s'intéresser à cette région en raison de la proximité du puissant complexe d'industries diverses de biens de consommation de la région lyonnaise. La réalisation de la voie d'eau apporte un avantage décisif pour les approvisionnements et un avantage très appréciable pour les débouchés. Mais, là aussi, il s'agirait d'entreprises à vocation essentiellement nationale, et probablement de capitaux nationaux.

Examinons maintenant le cas de la *Région lyonnaise*, de la *Vallée du Rhône* et de la *Région marseillaise*. Ces régions sont appelées à un développement économique très important et très rapide à cause de leur situation actuelle privilégiée et de leurs importantes ressources de main-d'œuvre. La réalisation de la voie lorraine leur permet des approvisionnements particulièrement économiques en produits sidérurgiques. Ces approvisionnements resteraient indispensables aux industries semi-lourdes, même si l'on créait prochainement une sidérurgie à Marseille, car cette unité marseillaise ne serait probablement pas en mesure de fournir toutes les variétés de produits utilisés par l'industrie. La voie lorraine apporte donc sur le plan national un avantage de productivité. Inversement, la sidérurgie lorraine tient à s'assurer les meilleures conditions de livraisons de ses produits aux industries transformatrices de ces régions. Elle suit avec beaucoup d'attention les développements possibles de la concurrence de la sidérurgie côtière italienne sur ces marchés. La création de la voie d'eau lorraine, en assurant à la sidérurgie française un avantage sensible sur ses concurrents italiens, lui paraît une garantie de son développement futur.

D'autre part, la réalisation de la voie alsacienne permet aux entreprises de toutes ces régions d'accéder plus facilement aux marchés alsaciens et au Marché Commun, mais leur position compétitive sur ces marchés reste sans doute très limitée. Par contre, les entreprises semi-lourdes installées dans ces régions trouveraient un grand intérêt aux possibilités d'exportation à partir du port de Marseille vers la Méditerranée, le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient. Toutes ces régions et plus particulièrement la région marseillaise, apparaissent comme les régions les plus intéressantes de tout le Marché Commun pour des entreprises désireuses de trouver des débouchés importants dans les pays. Ces entreprises seraient éventuellement soumises à la concurrence d'entreprises européennes installées à l'embouchure du Rhin et plus précisément dans l'Euro-

port de Rotterdam ; mais leur position serait certainement plus avantageuse. La concurrence des industries italiennes de la région de Milan, Turin et Gênes serait plus dangereuse.

Il faut observer, cependant, que ces implantations industrielles nouvelles ne pourront prendre une grande ampleur que si le développement économique des pays indiqués ci-dessus s'effectue favorablement. Or, il s'agit essentiellement de pays sous-développés, en pleine évolution. Jusqu'à maintenant, nos échanges avec ces pays étaient plutôt basés sur l'économie de traite. On importait des matières premières, des semi-produits tropicaux, et l'on exportait des biens de consommation. Le développement économique de ces pays ne pourra s'effectuer de façon satisfaisante que s'ils réussissent à créer des industries nationales. Ce sont donc des exportations de biens d'équipement qu'il faut prévoir et les industries que nous étudions y trouveraient des débouchés très intéressants. Il est donc certain que nous assisterons à des implantations importantes d'industries semi-lourdes dans la basse vallée du Rhône, qui tireront un avantage appréciable de l'aménagement complet du Rhône et de la liaison Nord-Est Méditerranée pour une partie de leurs approvisionnements et pour quelques débouchés complémentaires. Il est probable qu'en raison même de ces débouchés, ces entreprises auraient sans doute intérêt à s'implanter le plus au sud possible dans un ensemble industriel à définir sur la Méditerranée, capable de soutenir efficacement la concurrence des mêmes industries italiennes des régions de Turin, Milan et Gênes. Ces investissements pourraient être favorisés par des capitaux internationaux. Mais cette éventualité ne se produira sans doute que dans un délai assez éloigné, qu'il est impossible de préciser dès maintenant.

Les conclusions de cette étude sur les possibilités d'implantation des industries directement intéressées peuvent être utilement résumées par le tableau ci-après :

#### AVANTAGES APPORTÉS PAR LA RÉALISATION DU PROJET

| Régions                                      | Avantages pour approvisionnement | Avantages pour débouchés | Intérêts pour capitaux du Marché Commun | Observations   |
|--|----------------------------------|--------------------------|---|--|
| LORRAINES                                    |                                  | +                        | +                                       | débouchés complémentaires  |
| ALSACE                                       |                                  | ++                       | ++                                      | débouchés complémentaires  |
| Vallée de la MEUSE                           | +                                | +                        | +                                       |  |
| Vallée du DOUBS                              |                                  | ++                       | +                                       | débouchés équilibrés   |
| VOSES et HAUTE-SAONE                         | +                                | +                        |   |  |
| BOURGOGNE                                    | +                                | +                        |   |  |
| Région LYONNAISE                             | +                                |                          |   |  |
| Basse vallée du RHONE et Région MARSEILLAISE | +                                |                          | +                                       | Délais indéterminés dépendant de l'évolution économique des pays sous-développés |

On peut ici s'interroger sur le caractère spécifique à la voie d'eau des avantages ainsi analysés. Les résultats résumés dans le tableau s'entendent *par rapport à la situation actuelle* des transports et des tarifs en vigueur. On peut imaginer qu'une partie importante des avantages résultant de la diminution des coûts de transport puisse être obtenue également par toute autre modification abaissant les coûts de transport dans les mêmes proportions, et notamment, par des mesures tarifaires. Cette question est délicate. Nous avons vu, en effet, que l'appréciation de ces avantages se faisait dans un contexte psychologique complexe, celui de la motivation des décisions des entrepreneurs. Il faudrait préciser quelle importance est ainsi accordée à la garantie supplémentaire apportée par une réalisation matérielle par rapport à une décision d'aménagement tarifaire.

#### b) INDUSTRIES INDIRECTEMENT INTÉRESSÉES

Il s'agit des industries pour lesquelles les frais de transport représentent une part très faible de leurs dépenses d'exploitation et dont la localisation géographique n'est pratiquement pas influencée par les conditions de transport. Nous y trouverons toutes les industries légères et, en particulier : automobiles et cycles, petite mécanique, articles métalliques divers, mécanique de précision et horlogerie, petit matériel électrique, habillement, ameublement, chimie organique et transformation des matières plastiques. Tous ces secteurs d'activité produisant des biens de consommation, sont actuellement en expansion rapide. La productivité dans ces secteurs augmente un peu moins vite, si bien qu'il en résulte un fort accroissement de l'emploi. Leur implantation est donc particulièrement importante pour l'aménagement du territoire. Du fait même que les frais de transport ne représentent qu'une petite partie des frais d'exploitation, ces entreprises ont normalement un marché national et même international. Leur implantation qui n'est pas géographiquement liée à leurs approvisionnements à et leur débouchés est déterminée par des motifs divers : disponibilité des locaux à des prix intéressants, facilités de recrutement de main-d'œuvre qualifiée à des taux de salaire intéressants, liaisons faciles avec les grandes centres pour les voyages d'affaires, enseignements technique et universitaire convenant aux besoins de l'entreprise et de ses cadres, disponibilités de logements et autres équipements urbain, etc.

Dans ces conditions, la réalisation de la voie navigable projetée n'apporte pas d'éléments décisifs, mais son influence ne doit pas être négligée.

On observe souvent une certaine interdépendance entre ces industries et les industries semi-lourdes. Les secteurs de l'automobile et du cycle, de la petite mécanique, des articles métalliques divers et du petit matériel électrique, sont étroitement dépendants de la transformation des métaux (notamment des fonderies) et de la grosse mécanique. Les entreprises de chimie organique, de transformation des matières plastiques, du caoutchouc synthétique, dépendent des raffineries de pétrole. Il est donc tout à fait logique de prévoir

que là ou la réalisation de la voie d'eau facilite l'implantation de l'industrie semi-lourde, on voit par la suite s'installer des industries légères satellites. Ces considérations ne peuvent donc que renforcer les conclusions du paragraphe précédent, telles qu'elles ont été résumées dans le tableau ci-dessus.

#### c) RÉSULTATS

Les résultats de l'étude peuvent être brièvement résumés de la manière suivante. L'influence de la réalisation du projet est très variable suivant les régions et suivant la partie du projet réalisée ; d'autre part, la valeur économique de cette influence peut être appréciée de façons différentes. Le Groupe de Travail constate que la voie d'eau alsacienne peut favoriser l'implantation de nouvelles industries en Alsace et dans la vallée du Doubs, entreprises qui seraient assez largement orientées vers les débouchés du Marché Commun et qui, par conséquent, pourraient être dans une assez large mesure financées par des capitaux internationaux.

L'économie française peut en bénéficier :

1° par l'atténuation du risque d'exode de notre main-d'œuvre vers nos partenaires du Marché Commun ;

2° par l'accroissement immédiat de notre revenu national par l'intermédiaire de ces apports de capitaux.

En second lieu, le Groupe de Travail a relevé les avantages de même nature, mais un peu moins importants qui peuvent découler de l'aménagement de la vallée de la Meuse et de la voie lorraine. Il s'agirait là de favoriser l'implantation d'industries orientées vers le Marché Commun d'une manière assez variable et susceptibles également d'intéresser des capitaux internationaux en Lorraine et dans la vallée de la Meuse avec d'importants débouchés complémentaires sur le Marché National.

L'aménagement de la vallée de la Meuse faciliterait notamment la croissance de l'industrie de transformation insuffisamment développée en Lorraine.

Enfin, sans être un élément décisif pour les industriels, la réalisation de l'une ou l'autre des voies projetées peut faciliter le développement dans la Région lyonnaise, dans la vallée du Rhône et plus précisément dans la Région marseillaise, d'industries qui seraient très largement orientées vers les débouchés lointains accessibles à partir du port de Marseille : Méditerranée, Moyen-Orient et Extrême-Orient.

D'une façon générale, constatant que l'action favorable de la voie d'eau est limitée à certains secteurs d'activité : et que dans ces secteurs d'activité elle ne se traduit que par une très petite variation des dépenses d'exploitation des entreprises, le Groupe de Travail estime que la réalisation du projet ne saurait être envisagée que dans le cadre d'un plan d'ensemble pour l'aménagement du territoire dans ces régions comprenant d'autres mesures, peut-être plus efficaces et moins coûteuses, pour faciliter l'implantation et le développement de toutes les activités industrielles.

## CHAPITRE IV

### ETUDE D'UN AMENAGEMENT PROGRESSIF ET CONTROLE

Les développements des trois chapitres qui précèdent retracent des données de fait et peuvent être considérés comme le fruit du travail du Groupe dans sa quasi-unanimité. Seuls échappent à cette appréciation les commentaires portant sur le taux de croissance du trafic et sur l'étendue de l'hinterland de Marseille.

Le présent chapitre, qui suggère une approche progressive du problème, a soulevé trop de discussions pour qu'il puisse être considéré, non plus d'ailleurs que la conclusion, comme l'expression du Groupe de Travail dans son ensemble ; il représente l'effort constructif auquel, parmi ceux des membres du Groupe qui n'estiment pas pouvoir recommander au Gouvernement de prendre immédiatement une décision sur l'ensemble, la plupart se rallieraient.

Nous nous plaçons ici dans le cas où le Gouvernement estimerait difficile de prendre dès maintenant une décision catégorique à l'égard de l'aménagement envisagé. Les chiffres — à moins d'hypothèses très optimistes — ne sont pas favorables. Mais on ne doit pas oublier le caractère très théorique et artificiel de la comparaison faite. Les éléments non chiffrables, de leur côté, n'ont pu fournir que des indications vagues et aléatoires, et qui peuvent être jugées insuffisantes pour renverser la présomption défavorable qui se dégage de l'étude chiffrée.

Cependant, les études faites, les exemples étrangers, les problèmes posés par le développement de Marseille appellent une action, dont on perçoit mieux les contours après examen du problème dans son ensemble.

La possibilité de développements industriels importants à Marseille, l'existence d'un pôle d'une grande vitalité à Lyon et d'une main-d'œuvre abondante et de bonne qualité dans la Vallée du Rhône, justifient un effort important pour l'aménagement de la vallée en général et de la navigation sur le fleuve en particulier.

Le rythme actuel de mise en route d'un aménagement tous les trois ans, qui est celui de la C.N.R., est, à cet égard, très insuffisant.

La mise en communication par des transports à très bas prix du Rhin et du Rhône doit être examinée en fonction de nombreux paramètres, et en particulier, de la considérable disparité des potentiels économiques de ces deux fleuves. La force d'attraction du bassin du Rhin est immense, celle du bassin du Rhône encore très faible. Les effets d'une liaison peuvent être assez différents de ceux qui sont généralement escomptés.

En effet, jusqu'à la guerre, la France ne participait à l'activité économique rhénane que par le seul port de Strasbourg. Depuis, le bassin rhénan a encore déve-

loppé sa puissance, et une partie croissante du territoire français participe à ce développement. Il est certain que le Rhin sera l'artère du Marché Commun. Il est logique que la France cherche à être irriguée au maximum par cette artère. La réalisation du grand canal d'Alsace à l'amont de Strasbourg va dans ce sens, comme aussi la canalisation de la Moselle jusqu'à Frouard. C'est aussi dans ce sens que va toute action diminuant le prix des transports lourds le long des tracés considérés. Il serait illusoire de penser que l'Alsace peut être arrachée à l'attraction du Rhin. Ce serait d'ailleurs une erreur de chercher à le faire. Mais la réalisation du tracé Niffer Saint-Symphorien ne ferait-elle pas de la vallée du Doubs un affluent du Rhin ? La question peut être posée. Une réponse positive ne doit pas effrayer a priori, mais la question peut être considérée comme suffisamment importante pour valoir un délai de réflexion.

En tout état de cause, le caractère hétérogène de la voie envisagée, quel que soit son tracé, est apparu clairement dans l'étude du Sous-Groupe Technique.

Au Nord, le Rhin, ou un de ses affluents importants, la Moselle, qu'il s'agit de canaliser. Dans les deux cas, une vallée industrielle ou en voie de l'être.

Au Sud, le Rhône, à l'aval de Lyon, un fleuve puissant, un « sillon » offrant de très bonnes possibilités.

Plus au Nord, la Saône jusqu'à Saint-Symphorien, fleuve déjà aménagé en partie, dont la mise au grand gabarit exige peu de travaux.

En fait, au Nord de Neuves-Maisons ou de Niffer, au Sud de Saint-Symphorien, c'est la canalisation classique, l'aménagement des rivières existantes, tels qu'il en existe de nombreux exemples.

Entre les deux, quel que soit le tracé, le relief change, les rivières se rétrécissent progressivement, puis disparaissent. C'est la ligne de partage des eaux, un relief tourmenté et difficile. Le coût de l'infrastructure augmente considérablement. De même, la navigation devient plus lente à cause de la multiplication des ouvrages et l'exploitation plus coûteuse. L'alimentation des biefs de partage pose des problèmes, de même que celles des éclusées. L'eau industrielle n'existe plus en abondance. Ces travaux de canalisation en altitude forment une tranche non divisible, mais pour laquelle la justification économique ne peut être considérée comme établie avec une probabilité convenable.

Dans ces conditions, prendre d'ores et déjà et sans autre examen la décision de réaliser le canal de bout en bout revient à prendre un risque que le Gouvernement peut estimer inconciliable avec sa politique économique.

Compte tenu des moyens financiers dont dispose la Nation et de la nécessité de les utiliser aussi efficacement que possible, le Groupe de Travail a ainsi été amené à examiner une action dont les caractéristiques seraient d'être progressive et contrôlée

Les caractéristiques de cette action seraient les suivantes :

1° Elle préserverait l'avenir en laissant possibles toutes les décisions concernant les différents tracés.

2° Elle mettrait l'accent sur l'équipement des vallées en tant qu'éléments fondamentaux de l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse du Rhône et de la Saône, du Rhin ou de la Moselle.

3° Elle chercherait à réduire les coûts de transport dans les communications de bassin versant à bassin versant tout en évitant d'engager sans nouvelles observations et études des dépenses correspondant à la canalisation à grand gabarit de bout en bout.

Les décisions qui seraient prises immédiatement s'inscriraient toutes dans le cadre de la réalisation du projet d'ensemble. Mais elles auraient leur justification intrinsèque, quelles que soient l'évolution économique et les décisions futures.

Ces décisions comporteraient les points suivants :

## I. — Aménagement du sillon rhodanien

Un effort préférentiel serait fait pour accélérer ou amorcer là où elle n'existe pas l'industrialisation entre Marseille et Saint-Symphorien. Il faut, en particulier, faire de Marseille un port parfaitement équipé, dont la suprématie en Méditerranée ne puisse être discutée. Les conditions minima en sont les suivantes :

1° Réalisation en 10 ans de l'équipement en voies navigables à grand gabarit du Rhône et de la Saône jusqu'à Saint-Symphorien.

2° Dans le même délai, équipement moderne de Marseille par l'étude, puis la réalisation de l'aménagement portuaire du Golfe de Fos, symétrique de l'Europort de Rotterdam et permettant l'équipement de zones industrielles considérables et exceptionnellement bien situées.

3° Mise en œuvre de mesures destinées à susciter l'implantation dans ces zones d'un complexe industriel puissant. Ce complexe pourrait avoir comme base une sidérurgie capable d'approvisionner le bassin méditerranéen en produits correspondant aux besoins des pays sous-développés.

Plus généralement, exécution sur tout le sillon rhodanien d'une chaîne d'actions convergentes pour réaliser un véritable programme d'aménagement du territoire. Ces actions devraient porter sur le programme d'équipement routier, en particulier les autoroutes, d'équipement urbain, d'équipement scolaire, en particulier pour l'enseignement technique, et d'aménagement de zones industrielles. Ces équipements sont de première importance pour constituer une incitation puissante au développement industriel et ils sont nécessaires en tout état de cause, que la grande voie soit réalisée immédiatement intégralement ou qu'elle reste à l'étude.

## II. — Réalisations d'actions sur le Rhin et la Moselle

Dans le cadre de l'équipement des fleuves en remontant leur vallée, la décision de pousser la canalisation de la Moselle jusqu'à Frouard devrait être prise et exécutée aussitôt les travaux actuels menés à leur terme.

De même, le canal à grand gabarit devrait atteindre le port de Mulhouse, mettant à profit l'effort réalisé à Niffer pour permettre, par une grande écluse, aux automoteurs rhénans de 1.350 T de quitter le Rhin.

## III. — Réalisation d'un axe de transport Rhin-Méditerranée

On a vu que les « coûts marginaux » du chemin de fer excédaient de 30 % ceux de la voie d'eau. Cette différence, qui n'est pas considérable, est bien moindre que la différence entre les tarifs actuels de la S.N.C.F. et les tarifs que la voie d'eau a été supposée pouvoir proposer. En fait, l'on peut dire que la distorsion entre les tarifs généralement pratiqués par la S.N.C.F. et ses coûts est un des éléments majeurs du problème qui nous est posé.

Les études actuellement menées, qui se recoupent avec les conclusions de la Commission « Rueff-Armand » concernant le rapprochement des tarifs et des coûts pour la S.N.C.F., ont incité le Groupe de Travail à penser que cet obstacle majeur était appelé à disparaître à long terme. Non que les tarifs de la S.N.C.F. doivent dans l'avenir s'identifier aux coûts marginaux, mais les distorsions doivent disparaître et un rapprochement doit s'effectuer. Les modifications tarifaires allant dans ce sens et suggérées par la S.N.C.F. ont donc été considérées comme devant vraisemblablement entrer dans les faits.

Il y a ainsi plusieurs possibilités d'inégale valeur et d'inégale difficulté de mise en œuvre, pour diminuer les tarifs de transport de pondéreux entre bassin du Rhin et bassin du Rhône :

a) La S.N.C.F. a proposé de faire subir aux tarifs actuellement pratiqués sur les relations considérées un abattement de l'ordre de 20 %, motivé par l'importance du trafic attendu. Les tarifs auxquels on aboutirait ainsi constituent une incitation certaine aux transports de pondéreux sur les relations envisagées. Ils resteraient nettement supérieurs aux tarifs envisagés sur la voie d'eau à grand gabarit. Cette solution pourrait avancer les dates où l'importance du trafic justifierait l'électrification des lignes de Dijon-Neufchâteau et Dôle-Mulhouse.

b) La S.N.C.F. a également pris l'engagement d'étudier des tarifs spéciaux pour les transports mixtes comportant une rupture de charge à Saint-Symphorien. Cette position constitue une novation, les transports mixtes ayant jusqu'ici été pénalisés sur leur parcours fer.

Pour que cette tarification ait son plein effet, il faudrait qu'elle soit accompagnée d'un effort destiné à doter le port de Saint-Symphorien des installations de transbordement les plus modernes. Comme l'on peut escompter sur le trajet Saint-Symphorien-Méditerranée

des coûts, donc des tarifs extrêmement bas, la combinaison des tarifs spéciaux S.N.C.F. et des installations modernes de manutention est de nature à abaisser d'une manière importante les prix de transport le long de l'axe.

c) La Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables du Ministère des Travaux Publics et des Transports a étudié, pour éclairer le Groupe de Travail, un aménagement décrit en annexe, qui consiste à approfondir les canaux actuels de ligne de partage des eaux en vue d'une navigation à 2 m 20 d'enfoncement et à y faire circuler des barges de 300 T susceptibles d'être intégrées à des convois poussés, tant du côté de la Moselle et du Rhin, que du côté de la Saône. Le coût du transport se trouve majoré, mais dans le cas du Doubs, et sur une distance de l'ordre de 1.000 km cette majoration n'est que de l'ordre de 45 % par rapport à l'aménagement total à grand gabarit. Bien entendu, la majoration augmente si la distance diminue.

d) On peut envisager de combiner les solutions précédentes : mise à 2 m 20 du canal du Rhône au Rhin, et électrification de Dijon-Neufchâteau, ou solution inverse.

Il a même été proposé de les cumuler, de façon à maintenir sur les tracés étudiés une compétition voie d'eau-voie ferrée basée sur des tarifs beaucoup plus bas que ceux actuellement pratiqués et donnant aux industriels cette garantie de la concurrence considérée par certains comme irremplaçable.

e) Il avait été envisagé, à un certain stade des études, de préconiser l'intervention d'un organisme spécial qui aurait joué le rôle d'un commissionnaire en transports et aurait assuré, pour le compte des usagers, les transports de pondéreux sur les itinéraires étudiés, à des prix voisins des coûts marginaux de la voie ferrée, compte tenu de ce que les transports par voie d'eau ne payent aucune part de leur infrastructure. Un procédé de ce genre eût impliqué une subvention d'Etat égale à la différence entre les tarifs par chemin de fer ou voie d'eau et le coût marginal de la voie ferrée. Il aurait trouvé sa justification dans l'inégalité des conditions de départ que l'état actuel de l'économie fait à la voie ferrée et à la voie navigable.

Les représentants du Ministère des Affaires Etrangères ont fait valoir avec force qu'une telle conception était contraire aux règles de la politique commune des transports en cours de définition au sein des organismes du Marché Commun. Le Groupe de Travail n'a pas eu connaissance des principes fondamentaux qui seraient à la base d'une telle politique commune. Il a noté que la définition d'un système cohérent de mesure des coûts et des services rendus des différents moyens de transport était recherchée en France depuis les premières mesures de coordination, en 1934, et que l'on était, en 1961, encore loin d'avoir réalisé un accord général sur des principes simples.

Il semble que des raisons de politique internationale ne permettent cependant pas d'envisager le recours à ce genre de solution. L'institution d'un organisme *ad hoc* se chargeant des transports — qui serait voué à la réprobation et à l'hostilité de nos partenaires européens — n'est donc pas proposée ici. Mais il est apparu que des principes de politique commune qui favori-

seraient arbitrairement la voie d'eau n'iraient pas dans le sens des intérêts nationaux au moins directement.

L'adoption de tels principes peut être rendue nécessaire par la poursuite d'une ligne politique internationale et au sein d'une compensation plus large. Mais la distorsion qu'une telle décision apporte à l'étude du problème qui nous est posé est un exemple du prix que, sur le plan économique, la France peut être amenée à payer pour ses positions de politique internationale.

#### IV. — Organisme d'étude et de développement

En tout état de cause, et quelle que soit la solution retenue en III, elle revêtirait au premier chef un caractère de progressivité : évolution de l'industrialisation du sillon rhodanien d'une part, évolution des transports Nord-Sud, d'autre part.

Compte tenu de ce double mouvement et de l'information qu'il en aurait, le Gouvernement conserverait la possibilité à tout moment de décider de compléter l'équipement navigable par l'une ou l'autre voie ou les deux, en y comprenant ou en n'y comprenant pas la Meuse.

Il serait pour cela indispensable de continuer à suivre des travaux entrepris par ailleurs et dont les résultats sont d'une grande importance pour le problème examiné, comme aussi de poursuivre un certain nombre d'études déjà amorcées et d'en entreprendre d'autres.

a) Les travaux entrepris par ailleurs concernent en particulier les motifs qui amènent les chefs d'entreprises à choisir la localisation de leurs établissements nouveaux. Ces travaux demandent à la fois du temps et des moyens. Les résultats seront de première importance pour nos conclusions. Il semble qu'on puisse avoir une première idée d'ici quelques mois.

Entrent également dans cette rubrique les travaux de la Commission des comptes transports de la Nation.

b) Les études déjà amorcées concernent l'intérêt des aménagements tels qu'un aménagement partiel de la Meuse entre Givet et Sedan ou d'un aménagement reliant Mulhouse à Belfort et à Montbéliard. Il s'agit de travaux partiels, mais coûteux, dont une étude approfondie pourrait révéler l'intérêt.

De même, la liaison du Rhône à l'aménagement envisagé sous le double point de vue navigation et irrigation pour le canal des Deux-Mers, reliant Bordeaux à Sète pour la circulation des barges de 300 T, pourrait faire l'objet d'une étude plus poussée.

Figurent sous la même rubrique, les études complémentaires poursuivies à la demande de la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables par la C.G.T.V.N. pour l'exploitation des canaux à 2 m 20 avec des barges intégrables dans des convois poussés.

De même, le choix entre les solutions énumérées en III nécessite des études complémentaires à mener rapidement.

c) Enfin, il conviendrait d'étudier d'une façon approfondie :

1° Les innovations tarifaires proposées par la S.N.C.F. en ce qui concerne les trafics mixtes en particulier, ainsi que les atténuations que l'on peut envisager pour les frais de rupture de charge.

2° Les perspectives du trafic Rhône-Saône dans l'hypothèse d'un aménagement accéléré sur 10 ans.

3° Les perspectives de progrès technique d'ores et déjà décelables à long terme pour la navigation fluviale et pour les transports par voie ferrée.

D'autres recherches s'avèreront sans doute nécessaires. L'on peut envisager de fractionner toutes ces études ou de les confier à un organisme unique.

Plusieurs possibilités ont été envisagées : on peut avoir recours au Commissariat Général au Plan, aux Services du Ministère des Travaux Publics, à ceux du Ministère de la Construction, demander à une Commission Interministérielle pourvue d'un Secrétariat permanent d'exécuter les études.

On peut aussi confier le soin des études complémentaires et du rassemblement des données statistiques

à une société de développement qui aurait aussi à jouer un rôle d'incitation et de coordination dans toutes les actions convergentes à mener sur le plan de l'aménagement du territoire.

Ce rôle, qui devrait être défini avec précision, compte tenu du nombre considérable d'administrations, de collectivités locales et d'organismes divers qui sont intéressés par des questions aussi complexes et s'étendant à un territoire aussi vaste, pourrait être confié à la C.N.R., qui a déjà reçu du législateur une mission s'étendant à des aspects importants de l'aménagement du territoire et à une zone étendue.

Le Groupe de Travail est convaincu que la poursuite des études qu'il a entreprises ne peut être que très fructueuse à condition, bien entendu, que ces études soient menées avec l'objectivité qui a été la règle de ses travaux, et avec des moyens plus importants que ceux dont il a disposé.

En tout état de cause, elles faciliteront le contrôle de la réalisation des conditions économiques, qui permettrait éventuellement de passer au stade suivant de l'exécution du projet.

## CHAPITRE V

### CONCLUSIONS

A l'occasion du problème qui lui était posé, le Groupe de Travail a cherché à dégager une méthode qui permit l'examen concret d'un problème national important, isolé de la branche d'activité où le place la classification du Plan.

Cette recherche a été poussée aussi loin que les délais le permettaient. Elle a rencontré plusieurs difficultés :

— L'appareil statistique dont nous disposons en France s'est révélé insuffisant pour une étude localisée poussée.

— Les industriels sont peu habitués à répondre sans arrière-pensée aux questionnaires qui leur sont adressés.

— Ils ne sont pas enclins à formuler les décisions qu'ils seront amenés à prendre dans un futur relativement éloigné. Sauf exception, la perspective à 15 ans n'a pas de sens pour eux. Aucun esprit réfléchi ne songerait d'ailleurs à les en blâmer.

— Les motifs pour lesquels les chefs d'entreprise choisissent l'emplacement de leurs nouvelles implantations sont nombreux et d'importance très inégale. Il est souhaitable que les études en cours puissent améliorer nettement nos connaissances à ce sujet.

— Par ailleurs, placé à la charnière d'un problème français et d'un problème européen, le Groupe de Travail a constaté les contradictions qu'il était nécessaire de surmonter pour concilier les nécessités de l'économie française et de l'économie européenne. Ses travaux se situent dans le cadre de l'établissement du IV<sup>e</sup> plan français, que d'ailleurs ils débordent, mais leur incidence est en partie européenne. Ils devraient donc se placer dans le cadre d'un plan européen qui n'existe pas. Des cinq autres pays intéressés, l'un, la Suisse, n'appartient pas à la Communauté Economique Européenne.

Un autre, l'Allemagne de l'Ouest, n'a aucune planification à l'échelon fédéral. Les pays du Bénélux ont, de leur côté, des points de vue et des objectifs profondément différents de ceux de notre pays. Une première constatation s'impose : le problème posé au Groupe de Travail ne saurait recevoir de solution satisfaisante en dehors d'un plan européen qui devrait, au minimum, s'appliquer aux 6 pays du Marché Commun.

A ce propos, l'attention du Groupe de Travail a été attirée par les représentants du Ministre des Affaires Etrangères sur la politique commune des transports actuellement en cours d'élaboration. Le Groupe de

Travail a émis le vœu que les éléments de cette politique soient fixés d'une manière cohérente, sans qu'un moyen de transport puisse être avantagé par rapport à un autre. Une telle tâche pose des problèmes économiques dont la résolution est complexe. Le Groupe de Travail a, par ailleurs, souhaité que les formules auxquelles on envisage de parvenir laissent aux Gouvernements auxquels la réglementation nationale le permet un minimum de liberté d'action pour la fixation des tarifs en conformité avec les intérêts économiques dont ils ont la charge.

D'autre part, à chaque étape de ses recherches, le Groupe de Travail a constaté que l'examen d'un problème en faisait surgir un ou plusieurs autres.

Au cours des études, des idées parmi les plus communément admises ont été remises en question. Si des points d'interrogation importants ont été levés, d'autres sont restés sans réponse précise et d'autres ont surgi, qui n'avaient pas été posés auparavant.

Si l'affaire n'avait pas prêté à débat, une procédure aussi exceptionnelle que celle qui a institué le Groupe de Travail n'aurait sans doute pas été retenue. Mais on aurait eu tort d'attendre de l'examen serré auquel s'est livré le Groupe de Travail des indications qui permettent de trancher le débat en toute certitude. Le présent rapport qui condense le résultat d'un an d'études et de confrontations menées avec des moyens insuffisants, mais non négligeables, apporte beaucoup d'éléments d'information d'une grande importance. Mais il n'affranchit pas du risque que le Gouvernement doit prendre en formulant sa décision, quelle qu'elle doive être.

\*\*

En abordant cette conclusion, le Groupe de Travail tient à préciser une fois encore qu'il s'est placé dans une hypothèse d'économie planifiée où le volume total des investissements souhaitables représente un certain pourcentage du revenu national. Toute décision d'ajournement d'un investissement doit donc entraîner l'engagement plus rapide d'un ou plusieurs autres investissements plus immédiatement adaptés aux objectifs généraux définis plus haut, et non pas une diminution de la masse globale des investissements.

Il est également opportun de souligner l'importance de l'hypothèse faite au sujet du plein emploi. Il s'agit, en effet, d'une option capitale. Si la population active devait aborder une période de sous-emploi, la réalisa-

tion rapide de l'équipement complet présenterait un facteur d'intérêt supplémentaire d'un ordre différent de ceux étudiés jusqu'ici : la valeur des travaux publics en période de sous-emploi, mise en évidence il y a quelques décennies reprendrait alors toute sa valeur, et le pouvoir d'entraînement de la voie d'eau présenterait aussi un intérêt accru.

Il faut d'ailleurs rappeler qu'une telle circonstance bouleverserait les données mêmes de l'étude : en supposant un taux de croissance indéfini de 3,5 % pour les transports, par exemple, ce qui recoupe un taux d'expansion de l'économie de 4,5 ou 5 %, on a implicitement supposé que toute la population active était au travail. Une expansion durable ne peut, en effet, dans l'état actuel des choses, se faire que dans une conjoncture de plein emploi.

On a vu que la diminution du taux de croissance de l'économie accuserait le caractère négatif des bilans actualisés constituant la conclusion du Chapitre II. Cependant, la prise en considération de bilans comme ceux-là ne pourrait constituer le critère décisif pour juger de l'intérêt de l'investissement au cas où s'établirait un sous-emploi durable.

\*\*

Conformément à la lettre fixant la mission du Groupe de Travail, les études ont pris en considération l'accroissement des capacités et l'abaissement des coûts, par l'approche du sous-groupe technique, la contribution au développement économique régional, largement développée au Chapitre III, et les perspectives du Marché Commun, présentes à chaque stade des investigations du Groupe de Travail.

L'inventaire des solutions a été dressé d'une façon exhaustive. Certes, il existe des solutions variantes des solutions complémentaires qui peuvent avoir leur intérêt. L'aménagement à grand gabarit, s'il est décidé, comportera de nombreux compléments. Mais il importe de bien cerner le problème initial si l'on veut être à même de développer ensuite les conséquences de la décision prise.

Les études ont mis en évidence le caractère fondamentalement différent des deux tracés envisagés.

Le tracé lorrain est avant tout national. Le trafic international y a peu de part et la position de Marseille n'en est que maigrement renforcée. La descente des produits sidérurgiques et des laitiers vers le Sud constitue la partie majeure d'un trafic dont une certaine part ira en Méditerranée. Un aménagement tarifaire poussé aussi loin que les règles de la C.E.E. le permettraient pourrait stimuler utilement le trafic pour un coût bien moindre, mais sans doute pas autant, que la réalisation du canal.

Le tracé alsacien transporte, hors la potasse, peu de tonnage français. Il permet la communication entre Allemagne du Sud, Suisse et Méditerranée. Le trafic attendu varie beaucoup suivant que les hypothèses faites sont plus ou moins optimistes. Mais le caractère européen est prédominant et, par là, l'attraction pour les industries qui veulent travailler dans le Marché Commun.

Le bilan économique complet de ce tracé se présente d'une façon un peu particulière. En effet, on a vu au chapitre II que la conjonction d'un certain nombre d'hypothèses optimistes sur le taux de croissance des transports, de l'interland de Marseille et l'adaptabilité des agents économiques pourrait le faire apparaître comme positif. Mais il faut souligner, en toute objectivité, que ce bilan prend en compte des économies sur les tarifs de transport qui sont réalisés par les usagers pour la plupart des Allemands ou des Suisses. Ainsi ce bilan, valable sur le plan européen, est-il contestable sur le plan français.

En sens inverse, l'intensification du trafic et, en particulier, du trafic international revêt pour le port de Marseille une grande importance. On peut, en effet, considérer que pour un port comme Marseille, bien équipé pour les services portuaires et pour les ateliers de construction et de réparation, une partie des frets des navires qui touchent ce port y restent acquis par l'intermédiaire de services rendus sous de multiples formes. Il n'a pas été possible au Groupe de Travail de faire une comparaison chiffrée entre l'inconvénient et l'avantage qui viennent d'être soulignés, et de déterminer le degré de compensation qu'il pourrait y avoir entre eux.

Par ailleurs, la réalisation de ce tracé, s'il devait être le seul, soulève les critiques de la sidérurgie lorraine, qui y voit une menace allemande sur ses marchés du Sud de la France.

Ainsi, il n'y a pas d'homogénéité entre les avantages à attendre des deux tracés, donc de comparaison chiffrée possible entre les deux.

\*\*

La recherche des coûts marginaux des deux modes de transport en présence a permis de constater que la différence de ces coûts — qui sont des coûts d'exploitation indépendants des dépenses d'investissements — est appréciable, mais non aussi considérable que cela a parfois été énoncé.

C'est ainsi que, calculés suivant les mêmes bases pour les trafics envisagés en 1975, ces coûts marginaux, comprenant toutes les dépenses d'exploitation, ont été trouvés, pour un transport donné, égaux à 1,30 par TK pour la VN et à 1,73 par TK pour la VF. La différence relative est nettement inférieure à celle qui a été prise en compte pour la détermination des trafics par la S.E.T.E.C. En économie globale, c'est elle, cependant, qui peut apporter la justification de la mise au grand gabarit de la voie d'eau.

A ce propos, il n'est pas inutile de souligner quelques traits spécifiques des calculs exposés dans la partie chiffrée. En effet, le fait que l'on se place dans l'hypothèse d'une croissance indéfinie de l'économie constitue une traite hardie sur l'avenir et peut aboutir à des conséquences curieuses. Un investissement extrêmement coûteux qui ne procurerait qu'une économie de coût d'exploitation infime serait théoriquement justifié si le taux d'accroissement d'activité d'exploitation était égal au taux d'actualisation.

Les conséquences paradoxales s'atténuent au fur et

à mesure que l'écart des taux d'actualisation et taux de croissance prend de la consistance. Mais il faut avoir présent à l'esprit que le taux d'actualisation marque, pour une part donnée du revenu national consacrée aux investissements, la limite entre les investissements à faire immédiatement et les investissements à différer, compte tenu des avantages à en attendre en économie globale.

Il n'est donc pas possible de faire des prévisions arbitraires sur le taux de croissance des transports sans risque de se trouver en présence d'une contradiction entre trois éléments : taux d'actualisation, taux d'investissement, masse des investissements rentables.

\*\*

En ce qui concerne les tarifs des transports par voie ferrée, la différence entre les tarifs moyens pratiqués par la S.N.C.F. et ses coûts marginaux a été constamment présente dans les délibérations du Groupe de Travail. Les tarifs sont l'élément économique qui détermine les flux de transport. Ils jouent un rôle prépondérant dans l'aménagement du territoire et les rapports internationaux. Les coûts sont, eux, l'élément à prendre en compte pour la maximisation du revenu national. Le Groupe de Travail a supposé que, quel que soit l'écart existant actuellement entre les deux, cet écart aurait tendance non à disparaître, mais à se réduire du fait de la poursuite de la politique de déperdition.

Par ailleurs, il a souvent paru que le chemin de fer recevait un traitement préférentiel du fait que les dépenses d'investissement à prendre en compte en ce qui le concerne n'étaient que le coût de l'anticipation de l'investissement considéré, dont on a admis qu'il devrait être un jour réalisé en tout état de cause. Il ne faut d'abord pas perdre de vue que par le jeu de l'actualisation, un investissement réalisé vingt ans avant la date prévue est presque aussi coûteux qu'un investissement entièrement original. Par ailleurs, l'existence en France d'un réseau ferré dense et bien exploité est une donnée dont il serait peu réaliste de ne pas tenir compte. La question posée au Groupe de Travail est celle de l'axe de transport par voie d'eau, elle ne suppose pas que les conditions au départ soient égales entre le fer et la voie d'eau à grand gabarit. L'état actuel de l'infrastructure de transport en France est un fait qui s'impose à nous, et qui rend d'ailleurs le problème posé beaucoup plus complexe que si aucune infrastructure n'existait, et ce d'autant plus que l'on est placé dans une optique européenne.

\*\*

Les études de la S.E.T.E.C. sur les origines et destinations du trafic et sur le trafic potentiel ont par ailleurs montré que le courant fondamental à partir des régions d'Alsace et de Lorraine est E.W. ou S.E. N.W. Cela est dû en partie à la concentration parisienne, qu'il s'agit d'ailleurs de combattre. Mais les

cartes données en annexe sont très éloquentes à ce sujet : il n'y a qu'un faible trafic existant ou potentiel à court terme dans le sens N.S. Cette constatation doit être rapprochée des conclusions des experts étrangers sur les développements de trafic consécutifs à l'ouverture d'une nouvelle voie d'eau. Un tel rapprochement ne condamne pas *ipso facto* la voie d'eau, mais il montre que la croissance du trafic ne peut être que très lente au début, et est soumise à des aléas que ne connaissent ni le Neckar, ni le Main et que ne connaîtra vraisemblablement pas la Moselle.

\*\*

Un problème capital et non résolu est celui de la concomitance entre l'aménagement d'une voie d'eau à grand gabarit et le développement industriel. Les exemples sont loin d'être convergents. Certains cas d'essor économique paraissent convaincants, d'autres le sont beaucoup moins. De plus, nous n'avons pu examiner aucun exemple où les conditions au départ fussent voisines de celles devant lesquelles nous nous trouvons. Dans ces conditions, il est difficile de tirer des précédents étudiés une conclusion sérieusement motivée.

Il ne faut pas nier la valeur d'incitation industrielle d'une voie d'eau à grand gabarit. Elle est certaine. La difficulté est de la classer à sa place parmi les autres facteurs que les industriels prennent en compte pour motiver leur implantation, et de déterminer si elle constitue un facteur indispensable. Des études sont en cours à ce sujet dans le cadre, en particulier, du Conseil Supérieur du Ministère de la Construction, qui devraient apporter dans quelques mois une clarté nouvelle sur cette question très débattue et capitale dans le problème posé.

\*\*

Dans le cadre des motifs mis en avant par les industriels s'implantant le long de la voie d'eau, on trouve souvent le fait qu'ils profitent de bas tarifs de chemin de fer grâce à la concurrence potentielle de la voie navigable. L'argument de la mise en compétition des moyens de transport a souvent été mis en avant. Il y a là un point dont on ne saurait sous-estimer l'importance : l'industrie craint le monopole d'un moyen de transport et l'arbitraire auquel ce monopole peut conduire ; la concurrence est pour elle une garantie de juste prix et de stabilité. En poussant les choses à la limite, la France devrait-elle, pour favoriser ses industries, procéder à un suréquipement systématique de ses moyens de transport ? Un tel suréquipement ne serait-il pas en contradiction avec les objectifs et le principe même du Plan ? Mais, d'un autre côté, pouvons-nous avoir une politique générale de transports totalement différente de celle de nos partenaires du Marché Commun ? Et la politique de nos partenaires est-elle elle-même cohérente ? Autant de questions auxquelles il a paru au Groupe de Travail que le Gouvernement était seul à même de pouvoir répondre.

Cependant, quelles que soient les questions que le Groupe de Travail a pu être amené à se poser au cours de ses investigations, il a constaté la gravité des problèmes auxquels la voie d'eau pouvait apporter une solution ou une amorce de solution :

Le Marché Commun va apporter à notre économie un cadre nouveau. Comment faire pour que notre industrie et notre agriculture en profitent au rythme d'accroissement général escompté, et que la France ne tombe pas, sous l'effet de la concurrence, dans un relatif sous-développement ?

La région parisienne s'accroît actuellement au-delà de toute proportion raisonnable. Comment créer des pôles d'attraction tels que son taux d'accroissement soit limité et, finalement, peut-être annulé ?

Le port de Marseille, premier port de la Méditerranée, est en danger de perdre une part de son activité du fait des bouleversements de la situation de la France outre-mer. Quelles mesures peuvent être prises pour permettre à l'agglomération marseillaise de connaître l'expansion économique à laquelle sa situation géographique, son équipement et sa main-d'œuvre lui donnent droit ?

Tous ces problèmes sont de première importance. La mise à grand gabarit de la voie d'eau peut participer à la solution de chacun d'eux. Le Groupe de Travail s'est essentiellement trouvé en présence de questions telles que les suivantes : parmi les investissements et les mesures de toutes sortes qui pourraient être envisagées pour résoudre le problème posé, quelle est l'importance relative de l'aménagement à grand gabarit, compte tenu des mises de fonds à consentir et des avantages à retenir ? Cet aménagement est-il indispensable pour obtenir le résultat cherché ? Quelle est la probabilité pour que les conséquences attendues se développent effectivement ?

\*\*

Si les avantages indirects avaient pu être pris en compte dans le bilan actualisé, ce bilan apporterait la réponse. L'adoption d'un taux d'actualisation signifie en effet que l'on table sur un certain taux de croissance poursuivi avec régularité et pendant une très longue période. Il constitue l'étalon permettant de juger les uns par rapport aux autres les différents équipements que l'on peut se proposer de réaliser. Mais l'impossibilité de chiffrer les avantages indirects nous a placés devant le difficile problème de comparer des données quantitatives et des données qualitatives, problème insoluble par définition.

En fait, avec les hypothèses simplifiées du Chapitre II, et en faisant sur le taux de croissance à long terme des transports et sur l'hinterland de Marseille des hypothèses raisonnables, ne pêchant ni par excès d'optimisme, ni par excès de pessimisme, on s'est trouvé en présence d'un bilan nettement négatif, même par le tracé se présentant sous les meilleurs auspices. Si l'on émet des hypothèses plus optimistes, le passif du bilan diminue puis finit par disparaître.

Les considérations développées au Chapitre III ont eu pour but de rechercher des raisons permettant de

passer sur le côté négatif du bilan apprécié comme nous venons de le dire, en faisant apparaître des avantages indirects à la fois probables et importants.

Le Groupe de Travail a estimé que l'appréciation des avantages indirects était extrêmement délicate. Ces avantages sont pour la plupart non chiffrables. Parmi ceux d'ordre économique, qui sont ainsi le moins malaisés à atteindre, les conséquences internationales comportent un caractère conjoncturel très marqué. Il existe par ailleurs des conséquences psychologiques et des conséquences politiques, sur le plan régional et sur le plan national, qui peuvent avoir une grande importance et que le Groupe de Travail n'était pas toujours très bien placé pour apprécier. Enfin, la probabilité de réalisation de certaines conséquences attendues, parmi les plus importantes, peut donner lieu à des convictions très divergentes et que seul l'avenir arbitrera. En fait, aucune donnée ne permet de conclure que les effets induits se produiront avec la rapidité et l'importance nécessaires pour justifier l'investissement. En sens inverse, rien ne s'oppose à ce que de tels effets puissent effectivement se produire.

\*\*

Lors du début de ses travaux, le Groupe de Travail a entendu plusieurs protagonistes du projet mettre en avant « un acte de foi » qui, compte tenu de la volonté active qui devait l'accompagner, justifiait l'opération et garantissait son succès. Le Groupe de Travail a été créé pour rechercher si cet « acte de foi » pourrait recevoir d'une étude économique sérieuse un support positif. Or, cette étude n'a permis de dégager aucun élément décisif qui puisse, du point de vue du Groupe de Travail, servir de base à une décision raisonnée. La décision ne peut, le cas échéant, être motivée que par des éléments subjectifs dont le Gouvernement est seul juge. On retombe alors sur l'acte de foi.

Le Groupe de Travail estime que, dans l'état actuel des choses et compte tenu du taux d'actualisation sur lequel sont basés les travaux du Plan, ses études n'ont pas permis de dégager des éléments déterminants en faveur de la solution voie d'eau, même en limitant celle-ci à la branche alsacienne, apparemment la mieux placée, et ne permettent donc pas de proposer l'inscription de l'opération au IV<sup>e</sup> Plan.

Certains membres du Groupe de Travail (1) ont estimé pouvoir aller plus loin et proposent une décision de principe qui pourrait éventuellement laisser l'échéance indéterminée. En prenant cette position, ils attribuent un caractère prépondérant aux risques que ferait courir tout délai dans la décision, compte tenu des échéances qu'il est nécessaire d'assurer en matière de création d'emplois et de réanimation de certaines régions. Ils soulignent aussi la possibilité d'accroître, grâce à l'aménagement, le revenu national d'une manière appréciable, et le risque que l'on prend en négligeant ou en retardant cette possibilité. Ils estiment, enfin, que les voies navigables à grand gabarit sont susceptibles de jouer, dans une Europe où un *modus vivendi* se serait établi entre l'Est et l'Ouest et où la grande liaison entre le Rhin et le Danube aurait été établie, un rôle important.

(1) Voir annexe III.

Le Gouvernement peut, au reste, compte tenu d'éléments de politique générale européenne et nationale qui seraient restés en dehors du champ d'investigation du Groupe de Travail, et malgré l'insuffisante consistance des arguments mis en évidence par l'étude, décider de passer immédiatement à l'exécution d'un ou plusieurs tracés. Il aurait alors à tenir compte des caractéristiques propres à chaque voie et des arguments mis en avant par les personnalités représentatives des régions traversées, arguments que l'on retrouvera dans les procès-verbaux des séances joints en annexe.

Parmi les membres du Groupe de Travail qui ont exprimé une opinion favorable à une réalisation intégrale immédiate du franchissement de la ligne de partage des eaux, ceux qui ont admis la nécessité d'un ordre de priorité, ont estimé que cette priorité devait aller à la voie lorraine.

Enfin, des informations récentes donnent à penser que les personnalités représentatives des intérêts économiques concernés par les tracés alsacien et lorrain se seraient mises d'accord pour s'opposer à tout projet qui ne comporterait pas la réalisation simultanée des deux tracés.

\*  
\*\*

Pour toutes les raisons développées jusqu'ici, le Groupe de Travail estime qu'il serait totalement injustifié d'apporter à la question posée une réponse définitivement négative. Bien au contraire, il estime nécessaire de mener dans les régions intéressées une vigoureuse action d'aménagement à la dimension des problèmes posés. Certains grands travaux sont d'ores et déjà justifiés et tout à fait nécessaires : ils doivent

être entrepris ou accélérés sans délai, et cette action représentera sans nul doute un effort important, mais qu'il serait très regrettable de vouloir esquiver. D'autre part, les circonstances économiques ou politiques peuvent changer. Certaines évolueront sans aucun doute. L'intérêt de l'investissement global peut s'en trouver renforcé. C'est pourquoi le Groupe de Travail recommande au cas où le Gouvernement estimerait devoir le suivre dans les considérations qui précèdent, l'adoption d'une des solutions de transition décrites au Chapitre IV et la poursuite des études avec des moyens puissants.

Une telle solution présente le caractère dynamique qu'imposent les circonstances. Il est, en effet, logique d'aménager la nature autant qu'on le peut avant de la violenter.

Cette solution comporte la décision définitive d'aménager le sillon rhodanien dans sa totalité et apporte tous les éléments permettant non seulement d'éviter à Marseille une crise grave, mais d'assurer le développement de l'ensemble portuaire et industriel dont cette ville est le centre.

Elle répond, par ailleurs, au souci des industriels alsaciens et lorrains de voir baisser les tarifs de transport de pondéreux vers le Sud, dans une mesure qui peut combler en partie la différence entre les tarifs actuels et ce qu'ils seraient si le grand gabarit était intégralement réalisé.

Elle prépare les aménagements européens qui ont de fortes chances de devenir justifiés dans le cadre d'une expansion économique croissante.

Elle réserve en tout état de cause la liberté de décision du Gouvernement de passer, sur le vu des résultats obtenus, à une étape suivante. Un nouvel examen du problème pourrait, après les études complémentaires qui sont apparues souhaitables, être entrepris lors de l'élaboration du prochain plan d'équipement ou, le cas échéant, d'un plan intérimaire.

## ANNEXE I

## LISTE DES PERSONNALITES AYANT ASSISTE AUX SEANCES.

| Dates des réunions | Représentants des intérêts économiques régionaux   | Fonctionnaires  | Représentants des activités économiques et sociales   |
|--------------------|--|---|---|
| 24 octobre 1960    | MM.<br>BRAIN - Comité Bourgogne-Expansion<br>BOURLAND - Vice-Président Chambre de Commerce de Dijon<br>VARIOT - Conseiller Général<br>EVRARD - Secrétaire Général Chambre de Commerce de Châlon-sur-Saône<br>MOMMESSIN - Président Chambre de Commerce de Mâcon<br>MONIN - Président Chambre d'Agriculture   | MM.<br>VERGEOT - Plan<br>DUMONT - Préfet Côte-d'Or<br>CATHAL - Préfet Saône-et-Loire<br>FLAMANT - Professeur Faculté de Droit de Dijon  |   |
| 3 novembre 1960    |  |   | MM.<br>BOUGENOT - Président du Conseil National de Navigation Fluviale<br>BLANCKAERT - Vice-Président du Conseil National de Navigation Fluviale<br>BROUSSE - Président de la Communauté de Navigation Française Rhénane<br>DAVID - Directeur Général-Adjoint à la Communauté de Navigation Française Rhénane |
| 7 novembre 1960    | MM.<br>ARNAUD - Président Région Economique Lorraine-Champagne<br>BERTOT - Président Chambre de Commerce Chalons/Marne<br>BLONDET - - id - Reims<br>GRANDPIERRE - Vice-Président Chambre Commerce Nancy<br>LECLERS - Président Comité d'Expansion des Ardennes<br>SCHLEITER - Sénateur-Maire de Verdun<br>VALENTIN - Député Meurthe & Moselle  | MM.<br>CROS - Préfet Ardennes<br>DAMELON - Préfet-Meurthe & M.<br>FAUSSEMAGNE - Préfet Neuse<br>SIMONEAU - Préfet Narne<br><br>DURAND - Chef du Centre Interministériel d'Information<br><br>BRIQUEL - Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Charleville<br><br>DESBAZEILLE - - id - Compiègne<br>VADOT - - id - Nancy | MM.<br>LABBE - Président Sidérurgie de l'Est<br>PINOT - Compagnie Longovina   |
| 10 novembre 1960   |  |   | MM.<br>SEGALAT - Président de la S.N.C.F.<br>HUTTER - Directeur des Etudes Générales de la S.N.C.F.   |
| 17 novembre 1960   | MM.<br>MAILLARD - Président Chambre de Commerce de l'Ain<br>SAINT-CYR - Président Conseil Général de l'Ain<br>ARMANET - Président Chambre de Commerce de Vienne<br>BERTHOIN - Sénateur de l'Isère<br>MISTRAL - Sénateur de l'Isère<br>FIECHET - Conseiller Général de la Loire (Max)<br>PETIT - Président du Comité d'Expansion de la Loire (Claudius)<br>CARTERON - Président Conseil Général du Rhône<br>de MARLIAVE - Président Comité Régional Centre-Sud-Est<br>MOREL - Président Région Economique du Rhône<br>JOURNEL | MM.<br>BLANCHARD - Préfet Ain<br>COLLAVERI - Préfet Loire<br>RAOUL - Préfet Isère<br>RICARD - Préfet Rhône<br>DUSSOL - Conseiller Technique Préfecture Isère  |   |

## LISTE DES PERSONNALITES AYANT ASSISTE AUX SEANCES (suite).

| Dates des réunions | Représentants des intérêts économiques régionaux   | Fonctionnaires   | Représentants des activités économiques et sociales   |
|--------------------|--|--|---|
| 24 novembre 1960   |  | MM.<br>ALBY - Directeur des Mines<br>BOURDILLIAT - Direction des Industries Chimiques<br>FOURNIER - Direction des Carburants<br>GALL - Direction des Mines<br>GERBAUX - Direction des Industries diverses et textiles<br>LESAGE - Direction des Carburants<br>PROUST - Direction Générale des Eaux et Forêts<br>WIART - D.I.M.E. | MM.<br>CARNOT - Union des Industries Chimiques<br>CLAVIE - Chambre Syndicale des Mines de Fer<br>LARGER - Chambre Syndicale des Fabricants de Tubes d'acier<br>de MARMIES - U.S.T.E.L.<br>PELTIER - Syndicat des Cirants<br>de PERTHUIS - Union des Chambres Syndicales du Pétrole<br>POULAIN - Chambre Syndicale Sidérurgie de France<br>RODARY - Fédération du Bois<br>TERREL - Chambre Syndicale Sidérurgie de France<br>WARLEMON - U.S.T.E.L. |
| 1 décembre 1960    | MM.<br>PISANI - Sénateur Haute-Marne<br>BARTHELEMY - Président Chambre de Commerce de St-Dizier<br>DEVAUX - Président Chambre de Commerce de Vesoul<br>DAGO - Vice-Président Chambre de Commerce de Vesoul<br>MATHEX - Président Chambre de Commerce de Lure<br>CLERGET - Président du Conseil Général Haute-Saône<br>PINCHARD - Sénateur-Maire de Nancy<br>DRIANT - Sénateur, Président Conseil Général Moselle<br>de MAUD'HUY - Président du Comité Régional du Bassin Lorrain<br>VILMAIN - Président du Conseil Général des Vosges<br>DEBRY - Président Chambre de Commerce d'Epinal<br>COLIN - Président Chambre de Commerce de St-Dié | MM.<br>LAPORTE - IGAME Moselle<br>BONIS-CHARANCLE - Préfet Haute-Saône<br>CARCASSES - Préfet Vosges<br>MILLOT - Préfet Haute-Marne   | MM.<br>ROBERT - Président de la Chambre Syndicale de la Sidérurgie<br>LACOIN - Président de la Chambre Syndicale de la Sidérurgie<br>LATOURTE - Président de la S.M.K.  |
| 5 décembre 1960    |  | M.<br>LAURENT - Direction de l'Electricité   | MM.<br>GASPARD - Directeur Général E.D.F.<br>BOITEUX - Directeur E.D.F.<br>MARTIN - Directeur E.D.F. (Olivier)  |
| 8 décembre 1960    | MM.<br>PFLIMLIN - Député-Maire de Strasbourg<br>FAURE (Ed.) - Sénateur du Jura<br>LAURENT-THOUVEREY - Sénateur-Maire de Dôle<br>JOUBERT - Conseiller Général du Doubs<br>MIGEON - Conseiller Général du Doubs<br>BOURGOIS - Président du Conseil Général du Haut-Rhin<br>DOLLFUS - Vice-Président Chambre de Commerce Mulhouse<br>SCHMITTEIN - Député de Belfort<br>GAUTHIER - Président Chambre de Commerce de Belfort  | MM.<br>AUBERT - Préfet du Jura<br>BONNAUD-DELAMARE - Préfet du Doubs<br>CUTTOLI - Préfet du Bas-Rhin<br>LAURENT-CHAZAL - Préfet de Belfort<br>PICARD - Préfet du Haut-Rhin   | M.<br>AUBERGER - Président du Port Autonome de Strasbourg   |

## LISTE DES PERSONNALITES AYANT ASSISTE AUX SEANCES (suite).

| Dates des réunions | Représentants des intérêts économiques régionaux  | Fonctionnaires  | Représentants des activités économiques et sociales  |
|--------------------|---|---|--|
| 12 décembre 1960   | <p>Membres du Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire du Ministère de la Construction :</p> <p>MM. BENET, Edouard BONNEFOUS, BOURNY, COUVEINHES, DEFOND, DELIAU, DUFAU, FAUCHEUX, GODCHOT, GONDOUIN, CRAVIER, HAMONIAUX, HAUSWIRTH, Philippe LAMOUR, LEVEQUE, LODS, MUSSO, PAIRA, RICHARD, ROUGE, TRINTIGNAC</p>   |   |  |
| 16 décembre 1960   | <p>MM.</p> <p>DEFERRE - Sénateur-Maire de Marseille (Gaston)</p> <p>ETTOUS - Président Chambre de Commerce de Marseille</p> <p>GRAILLE - Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône</p> <p>RASTOIN - Président du Comité d'Expansion Bouches-du-Rhône</p> <p>SERRIS - Président Chambre de Commerce d'Arles</p> <p>GAMEL - Président Chambre de Commerce de Nîmes</p> <p>BENE - Sénateur, Président du Conseil Général Hérault</p> <p>MILHAU - Comité Régional d'Expansion de l'Hérault</p> <p>ORSETTI - Président Chambre de Commerce de Sète</p> | <p>MM.</p> <p>HAAS-PICARD - IGAME Bouches-du-Rhône</p> <p>CAZAUX - Préfet du Gard</p> <p>DUMOULIN - Sous-Préfet des Bouches-du-Rhône</p>  | <p>M.</p> <p>COUTEAUD - Directeur Port de Marseille</p>  |
| 19 décembre 1960   | <p>MM.</p> <p>ALLAUZEN - Président du Conseil Général de l'Ardèche</p> <p>BABOIN-JAUBERT - Maire de La Voulte</p> <p>PIC - Député-Maire de Montélimar, Président du Conseil Général</p> <p>JULLIEN-DAVID - Président du Comité d'Expansion de la Drôme</p> <p>MIEL - Président du Conseil Général du Vaucluse</p> <p>PERDRIX - Conseiller Général, Maire de Valence</p> <p>COUBERT - Président Chambre de Commerce du Vaucluse</p> <p>LESCOURRET - Président Chambre d'Agriculture du Vaucluse</p> <p>SAYN - Conseiller Municipal de Valence</p>          | <p>MM.</p> <p>ESCANDE - Préfet du Vaucluse</p> <p>HOSTEING - Préfet de l'Ardèche</p> <p>JUSTIN - Préfet de la Drôme</p> <p>SAULGEOT - Directeur de l'Electricité</p> <p>LAURENT - Direction de l'Electricité</p> <p>HERBIN - Direction de la Sidérurgie</p> | <p>MM.</p> <p>HINE - Président du Centre Interprofessionnel du Patronat du Vaucluse</p> <p>DEVAUX - Président de la C.N.R.</p> <p>DELATTRE - Directeur Général de la C.N.R.</p> <p>TOURNIER - Directeur de la C.N.R.</p>                                       |
| 27 avril 1961      |   | <p>MM.</p> <p>BAGORRY - Direction des Mines</p> <p>DENISE - Marine Marchande</p> <p>LEONARD - Marine Marchande</p> <p>GOUNI - Commission de l'Energie au Plan</p>   | <p>MM.</p> <p>DESROUSSEAUX - Charbonnages de France</p> <p>VIALA - A.T.I.C.</p>  |
| 4 mai 1961         |   | M. WESSELS - Direction des Carburants   |  |
| 10 mai 1961        |   |   | <p>MM.</p> <p>HUTTER - Directeur des Etudes Générales de la S.N.C.F.</p> <p>LOHIER - Chef-adjoint de la Direction Commerciale SNCF</p> <p>NICOLAS - Chef de la Division Commerciale Est - S.N.C.F.</p> <p>BLAIN - Ingénieur Direction Commerciale S.N.C.F.</p> |

## ANNEXE II

### L'INTERET DE LA REALISATION D'UN AXE DE TRANSPORT PAR VOIE D'EAU ENTRE LE NORD-EST DE LA FRANCE ET LA MEDITERRANEE.

L'établissement du Marché Commun va modifier profondément les données qui conditionnent l'orientation de l'économie française : le développement industriel connaîtra une fluidité nouvelle, les entreprises nationales comme étrangères implantant librement leurs usines sans se soucier des frontières, là où elles trouvent les conditions les plus favorables. Les conséquences s'en manifesteront très vite du fait de l'expansion considérable prévue pour les prochaines années et des investissements qu'elle entraînera.

Or, c'est le bassin du Rhin, auquel se rattachent la Belgique et les Pays-Bas, qui comporte les concentrations démographiques et industrielles les plus denses de l'Europe occidentale. Cette région est également dotée d'un réseau de grandes voies navigables le plus complet, ne débouchant cependant que sur les ports de la Mer du Nord, Rotterdam et Anvers ; la France ne participe à ce puissant système économique que sur des franges : Nord, Ardennes, Lorraine et Alsace.

Aussi le risque existe-t-il de voir les unités de production s'implanter progressivement dans ce bassin, suivant les processus souvent analysés qui poussent les industries à fuir les situations périphériques, à se concentrer dans les régions connaissant déjà la plus forte intensité économique, à rechercher les axes de communication les mieux équipés procurant une réduction des frais de transport. Les exemples qu'ont récemment donné Sidemar, Dupont de Nemours, Imperial Chemical Industrie en s'installant respectivement à Gand et à Rotterdam ont à cet égard la valeur de sérieux avertissements.

C'est en ayant ces perspectives constamment présentes à l'esprit qu'il convient d'examiner le projet d'une liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin du Rhin et la Méditerranée.

#### Les conséquences du projet à l'égard du développement de l'économie française

La question fondamentale est de savoir si la réalisation de la voie navigable Rhin-Méditerranée est susceptible d'inciter à la création d'industries dans les régions desservies et de provoquer à notre profit une modification des courants de trafic.

Il est très difficile de porter un jugement sur l'influence de la présence de cette future voie d'eau sur les décisions des chefs d'entreprises ayant à choisir

l'implantation d'un nouvel établissement. Quelques points cependant paraissent avérés à la suite des études poursuivies :

— Les transports de marchandises ne sont un facteur notable des prix de revient que dans les industries lourdes ou semi-lourdes ; mais celles-ci exercent un effet multiplicateur sur l'ensemble du développement ;

— Des effets de développement industriel dus à la voie d'eau ont été sinon toujours, du moins très fréquemment, constatés à l'étranger : canal Albert, vallée du Main, canal Dortmund-Ems, bassin de l'Ohio ;

— Dans les conditions les plus comparables à celles du projet, de nombreuses et importantes usines, totalisant 20.000 emplois, s'implantent sur les rives du grand canal d'Alsace ;

— L'axe Rhône-Rhin présente une situation géographique nettement plus favorable que la plupart des cas précédents : il offre en effet aux industriels un lieu d'élection où leurs transports lourds de matières premières et de produits fabriqués seront assurés aux plus bas prix, non seulement vers le bassin rhénan mais aussi vers la Mer du Nord et vers la Méditerranée.

Aussi doit-on conclure en l'espèce à un effet d'incitation particulièrement puissant.

Au surplus, les autorités locales : préfets, collectivités et organismes économiques, bien placées pour porter une appréciation, se sont prononcées en faveur du projet à une complète unanimité, et certaines ont même envisagé de participer financièrement au projet.

Quant au détournement par Marseille d'une partie du trafic qui s'effectue actuellement par Rotterdam entre d'une part le bassin du Rhin, y compris même la Suisse et l'Alsace, et d'autre part les pays méditerranéens et orientaux, ses chances ne peuvent être appréciées qu'en formulant certaines hypothèses : les charges de toute nature supportées par les marchandises dans le port de Marseille peuvent-elles s'abaisser au niveau de celles de Rotterdam ? La différence entre les frets maritimes à destination respective de ces deux ports peut-elle s'aligner sur la différence des distances à parcourir par le navire dans l'un et l'autre cas ? L'augmentation du trafic et son meilleur équilibre attendus du projet permettent raisonnablement de l'espérer, et s'il en est ainsi, il s'effectuera un transit international fort important.

Il est dès lors permis d'analyser les conséquences de la création de la voie d'eau :

Son premier intérêt — et sans doute est-il capital — est de concourir à localiser au maximum en France, sur des bases saines, le développement économique. En y réalisant des conditions aussi favorables, l'équipement de l'axe Méditerranée-Mer du Nord doit permettre, avec le temps, d'étendre sur notre territoire la zone de forte concentration industrielle du bassin rhénan. La Haute-Moselle et la Haute-Saône, la vallée du Doubs et la région lyonnaise en seront les principaux bénéficiaires.

Un second avantage est de restaurer progressivement l'arrière-pays et les fonctions de Marseille tels que la géographie les dessine. Le bénéfice pour ce port n'est pas seulement dans le produit tiré des opérations de chargement et de déchargement ; il réside aussi dans les activités annexes telles que la réparation de navires, et dans l'essor industriel que peut en attendre la vallée et principalement le delta du Rhône, capable de devenir le pendant en Méditerranée de l'« Europort » en Mer du Nord.

En troisième lieu, l'équipement fluvial offre l'avantage de contribuer à un meilleur aménagement interne du territoire. D'un point de vue strictement local tout d'abord, la voie d'eau, axe privilégié de développement, permet de structurer rationnellement les régions intéressées. Mais surtout les créations d'industries et d'emplois intervenant dans les régions desservies risquent sans elle de se produire pour partie dans la région parisienne. On sait le coût de l'accroissement excessif de cette dernière. Pour n'en prendre qu'un exemple, emprunté lui aussi au domaine des transports, la seule ligne Est-Ouest du métro express régional reviendra à 2.500 millions de nouveaux francs, soit presque autant que les trois nouvelles réunies de l'axe Rhône-Rhin, et elle n'est qu'une faible fraction de l'équipement collectif dès maintenant nécessaire à la capitale. Une politique constante de développement équilibré, pratiquée par nos devanciers, nous eût évité aujourd'hui une part de ces dépenses. Poursuivie actuellement, elle en épargnera de semblables à la génération suivante.

Il ne faut pas retenir l'argument, parfois avancé, selon lequel le développement que l'axe Rhône-Rhin est susceptible de provoquer dans les régions de l'Est se ferait au détriment des progrès de celles de l'Ouest et du Sud-Ouest, et accroîtrait nos déséquilibres. Il n'y a pas antinomie, mais complémentarité entre une expansion des premières, basée principalement sur les industries lourdes et semi-lourdes, et la revitalisation des secondes à partir des industries légères qui correspondent mieux à leur vocation.

Sur un plan global, et non plus géographique, on doit également rappeler que l'abaissement des tarifs de transports améliorera les prix de revient et accroîtra la compétitivité des entreprises en place, en particulier pour l'exportation ; il faut aussi souligner l'intérêt qu'il y a à transformer sur notre territoire une fraction plus importante de notre production sidérurgique, dont nous exportons actuellement à l'état brut une proportion plus forte que nos partenaires européens.

Enfin, deux considérations proprement politiques militent en faveur de la création de la voie d'eau :

Il convient que l'Alsace ne devienne pas presque exclusivement tributaire de l'économie rhénane allemande, mais qu'au contraire des échanges diversifiés la rattacheront étroitement aux provinces françaises voisines.

Il est également très important que notre pays, qui a payé et paie encore de lourds tributs pour l'utilisation de voies de communication situées en territoire allemand ou belge, contrôle une grande voie européenne de transit, dont nous pourrions fixer librement le statut juridique, et où nous pourrions instituer un régime plus ou moins favorable à nos partenaires selon le traitement qu'eux-mêmes accorderont à nos nationaux sur leur territoire.

Au regard des diverses conséquences qui viennent d'être exposées, l'intérêt de la voie lorraine est plus spécifiquement national, il est surtout de placer certaines de nos industries dans une situation compétitive. Par contre, c'est la voie alsacienne qui paraît la plus apte à orienter en France le développement industriel en offrant le double débouché continental et maritime, ainsi qu'à restaurer l'arrière-pays et le rôle de Marseille.

Il demeure entendu que la réalisation de l'axe fluvial n'est pas à lui seul une panacée. Il ne saurait dispenser, il appelle même, pour porter ses fruits, des efforts convergents effectués dans d'autres domaines : développement du port de Marseille dans le golfe de Fos, jonction avec les autres régions françaises, création de zones industrielles et d'équipements sociaux et collectifs.

#### Le bilan financier sous l'angle des transports

Si les avantages qui viennent d'être analysés paraissent considérables, encore faut-il qu'ils ne soient pas payés un prix trop élevé. C'est pourquoi le Groupe de Travail, se plaçant alors au seul point de vue de l'économie des transports, s'est efforcé de comparer financièrement les diverses solutions possibles pour l'aménagement fluvial ou ferroviaire des itinéraires considérés.

Mais l'apparente rigueur des chiffres par lesquels s'exprime ce bilan ne doit pas faire illusion. Leur précision n'est pas plus grande que celle des données et des hypothèses qui servent de base aux calculs.

Parmi celles-ci, quelques-unes sont assez bien connues : coût des travaux, conditions d'exploitation et coût du transport sur la voie ferrée et la voie d'eau.

D'autres sont plus incertaines : le gaz saharien, difficile à écouler autrement, sera-t-il exporté en Europe (réduisant ainsi les transports de combustibles solides et liquides) ? Verra-t-on s'égaliser les conditions de transport dans les ports de Rotterdam et de Marseille (d'où la création d'un trafic de transit) ? Il semble admissible de répondre affirmativement à ces deux questions, adoptant ainsi, pour la première, une solution défavorable, et pour la seconde une solution favorable à la voie d'eau.

Sur ces bases les prévisions de trafic sont importantes : il circulerait en 1975 plus de 6 millions de tonnes sur la branche alsacienne, autant sur la branche lorraine, et plus de 3 millions 1/2 sur la branche meusienne.

Un point doit retenir l'attention : ces trafics, et surtout celui de la branche alsacienne, comportent une part de transit international, pour lequel les économies sur les tarifs de transport profitent à des usagers étrangers ; ces économies figurent cependant au bilan

qui par là devient contestable sur le plan français. Mais ce transit emprunte le port de Marseille ; une partie des frets des navires qui y touchent, celle qui correspond aux services qui y sont rendus sous de multiples formes, reste acquise à notre économie. Faute d'avoir pu chiffrer et incorporer dans les comptes cet avantage, on en a fait abstraction, ainsi que de l'inconvénient précédent.

Les hypothèses économiques enfin jouent un rôle déterminant : elles portent sur le taux d'intérêt des capitaux investis et sur le taux de croissance à long terme du trafic.

Pour le premier, le Groupe de Travail a appliqué dans ses calculs d'actualisation le taux de 7 %. C'est en effet celui adopté pour l'ensemble des travaux du IV<sup>e</sup> Plan (encore que pour certains des variantes aient été étudiées avec le taux de 5 %). Toutefois, choisi il y a plus d'un an, et comportant encore à l'époque une prime contre le risque de dépréciation monétaire, il ne correspond aucunement au dernier état de notre redressement financier. On peut légitimement s'en servir dans des études comparatives, et les conclusions auxquelles il a conduit peuvent être utilisées par transposition car, en l'espèce, les résultats des calculs d'actualisation sont fonction pratiquement non pas des taux d'intérêt et de croissance, mais de leur seule différence. Cependant, ce taux ne saurait être retenu pour apprécier l'intérêt intrinsèque d'une opération. Pour ce faire, il est réaliste de se baser sur la situation actuelle du marché financier où les obligations à long terme se placent aux environs de 6 %.

Pour la croissance du trafic, il est proposé d'adopter le taux de développement des transports de marchandises découlant des études du IV<sup>e</sup> Plan, soit 5 %, qui correspond au taux de croissance du produit intérieur brut de 5 1/2 %. Tout autre chiffre ne serait que pure supputation et manquerait d'homogénéité avec celui retenu pour le taux d'intérêt.

Les conditions économiques et politiques de l'ère nouvelle dans laquelle nous sommes entrés autorisent du reste à envisager le maintien sur une longue période d'un taux d'expansion de cet ordre : l'intégration de notre pays dans le grand espace européen, sa vitalité démographique, l'accélération incessante du progrès technique, la prise de conscience des bienfaits de l'expansion, sa nécessité même dans la compétition qui oppose le monde libre aux pays de l'Est, sont des phénomènes fondamentaux dont les conséquences convergentes ont toute chance d'être durables.

A supposer cependant que ce taux d'expansion soit jugé excessif, il faudrait considérer qu'en adoptant comme rythme de croissance du trafic sur l'axe Rhône-Rhin celui de l'ensemble des transports de marchandises, on a fait abstraction de l'influence propre qu'aurait la création de la voie d'eau sur l'implantation d'industries et, partant, sur le taux de développement des régions desservies. On a montré qu'il était très vraisemblable que le nouvel équipement ait à cet égard un puissant effet d'incitation. Si l'on peut à la rigueur en discuter l'importance, on n'en peut nier la réalité, et les calculs du bilan, qui n'en tiennent pratiquement aucun compte, pèchent évidemment sur ce point par pessimisme.

Quoi qu'il en soit, dans les hypothèses exposées ci-dessus, la canalisation de la branche alsacienne apparaît économiquement justifiée, et ce avec une très grande marge de sécurité ; au taux d'intérêt de 6 % elle est en effet rentable dès lors que le taux de croissance du trafic dépasse 3,5 %.

Pour la canalisation de la Moselle, l'investissement à consentir n'est pas entièrement compensé par les économies d'exploitation ; mais l'écart à supporter est faible pour une opération ayant une influence aussi directe sur la compétitivité du bassin industriel lorrain, dont les avantages ne sont pas incorporés dans les comptes.

Il en est de même, dans une certaine mesure, pour la canalisation de la Meuse.

On peut ajouter que si, à long terme, la France devait connaître des périodes de stagnation ou de très faible développement, les conclusions du bilan économique n'en seraient pas nécessairement affectées, car il est infiniment vraisemblable que ce ralentissement s'accompagnerait d'une baisse du taux d'intérêt. Il existe en effet entre celui-ci et le taux de croissance une corrélation conforme à la théorie économique et d'ailleurs évidente.

### L'inefficacité des solutions partielles

Il peut paraître tentant de rechercher des solutions de réalisation partielles ou progressives.

L'accord est unanime sur l'intérêt d'achever dans les moindres délais permis par la technique, c'est-à-dire en 8 ou 10 ans, l'équipement fluvial à grand gabarit du Rhône et de la Saône jusqu'à Saint-Symphorien, ainsi que les tronçons Niffer-Mulhouse, et Metz-Frouard. D'aucuns, par contre, proposent de se borner dans l'immédiat, sur les itinéraires de jonction proprement dits, à des aménagements tarifaires exceptionnels de la S.N.C.F. aboutissant à des prix qui ne seraient que peu supérieurs à ceux de la voie d'eau.

Dans une large mesure ces solutions sont incompatibles avec les engagements internationaux souscrits par la France.

Le traité de Rome ne permet pas de corriger les handicaps dont souffrirait notre économie, du fait d'une insuffisante infrastructure, par des manipulations telles que l'abaissement systématique des tarifs ferroviaires de l'ordre de celui qu'il faudrait envisager en l'espèce. La liberté d'action dont disposent les Etats sera contenue dans les limites que leur fixera la politique commune des transports, comportant la suppression des discriminations, la publicité des tarifs et leur harmonisation sur les prix de revient. Une saine concurrence entre modes de transport se substituera à une rivalité anarchique fondée uniquement sur la recherche de la parité des prix. La Commission Economique Européenne entend en effet éviter qu'une entreprise de transports n'applique, sur des trajets où elle n'est pas exposée à la compétition, des tarifs élevés lui permettant de pratiquer par compensation des prix anormalement bas sur d'autres relations où se manifeste une concurrence réelle ou potentielle.

La S.N.C.F. ne pourra non plus consentir, sur l'axe Nord-Est-Méditerranée, des tarifs de soutien. La Cour de Justice des Communautés estime en effet que les avantages géographiques constituent des facteurs normaux de concurrence qui n'ont pas à être artificiellement corrigés ; elle n'admet les tarifs de soutien qu'à titre exceptionnel, essentiellement pour les régions sous-développées.

On peut aussi douter pour des raisons de politique intérieure évidente qu'il soit possible d'adopter, pour les relations entre le Nord-Est et la Méditerranée, des tarifs qui ne seraient pas consentis sur les lignes offrant des caractéristiques techniques, des trafics et des conditions d'exploitation comparables.

En définitive, il ressort, tant de l'expérience de la C.E.C.A. et de l'orientation qui se dessine à Bruxelles, que de considérations internes, que le Gouvernement français ne pourra, sur l'axe Nord-Est-Méditerranée, dans l'hypothèse où la voie navigable ne serait pas aménagée, autoriser des pratiques ferroviaires qui ne seraient pas en harmonie avec la tarification générale.

En matière d'investissement au contraire, le Traité de Rome laisse aux pays membres de la C.E.E. une entière liberté. La Commission de Bruxelles entend seulement que les gouvernements, guidés par des considérations d'intérêt général et par le souci de la rentabilité, conduisent leur étude et réalisent leur programme dans la perspective de l'intégration économique européenne. Elle a d'ailleurs soumis aux Etats membres des recommandations en vue de la création ou de l'aménagement de certaines liaisons jugées d'intérêt européen, parmi lesquelles figure l'axe fluvial Mer du Nord-Méditerranée.

Même si ces obstacles pouvaient être levés, les solutions mixtes ne sauraient être préconisées :

Rebutés par les ruptures de charge, dépourvus de cette sécurité que procure la disposition de deux modes de transport — ceci quelle que soit la solennité des engagements ou la durée des contrats procurant les avantages tarifaires — les industriels hésiteront, et l'effet d'incitation ne sera en rien comparable à celui d'un ouvrage matériellement et définitivement inscrit dans le sol. Pour les mêmes raisons, ces méthodes ne sauraient entraîner un détournement appréciable du trafic international au profit de Marseille.

En tant que solution d'attente, permettant de voir comment évoluera, au cours des prochaines années, l'industrialisation de la région lyonnaise et de la vallée du Rhône, de telles dispositions ne seraient pas plus opportunes. Car c'est maintenant que se forge le Mar-

ché Commun, que s'ouvrent les frontières, que se créent les courants de trafic au sein de ce nouvel espace économique. Les toutes prochaines années influenceront durablement les structures européennes.

Enfin, on a suffisamment montré combien grande était, dans les calculs économiques entrepris, la part d'hypothèses nécessairement arbitraires, et combien primordiaux les éléments d'appréciation qui ne se traduisent pas en chiffres — et qui sont au vrai d'ordre politique — pour que l'on puisse espérer que des études plus approfondies que celles poursuivies assidûment par le Groupe de Travail pendant plus d'un an puissent apporter de nouveaux éléments déterminants.

Pour délicate que soit la décision, il serait tout à fait néfaste de la différer.



En définitive, dans la perspective du Marché Commun, la construction d'une grande voie navigable sur l'axe Nord-Est-Méditerranée apparaît comme un élément nécessaire d'une politique tendant à adapter notre économie aux conditions dans lesquelles devra désormais s'effectuer son expansion. Dans l'espace européen où se répartira à l'avenir la croissance industrielle, cette voie assurera à de vastes secteurs de notre territoire des avantages qui leur donneront une puissance d'attraction comparable à celle des régions les plus favorisées du Continent. Les dépenses à exposer pour ce faire n'ont de commune mesure ni avec l'intérêt que présente pour la nation toute entière les perspectives de développement qui en découlent, ni avec le risque qu'à défaut d'actions propres à infléchir l'évolution naturelle, celle-ci n'entraîne un glissement de plus en plus accentué des industries vers le Rhin et son embouchure.

Sans se laisser arrêter par la marge d'incertitude inhérente à toute opération de cet ordre, un saine esprit d'entreprise commande d'aborder sans délai l'équipement de l'axe Rhône-Rhin.

## ANNEXE III

LES TRAFICS 1975 : ESTIMATION DU GROUPE DE TRAVAIL  
(en milliers de tonnes)

| Voie   | Section              | Sens | Trafic   | Total à majorer de 20% pour tenir compte des divers (sauf pour le trafic international) | Voie       | Section              | Sens | Trafic  | Total à majorer de 20% pour tenir compte des divers (sauf pour le trafic international) |
|--|----------------------|------|--|---|------------|----------------------|------|---|---|
| Meusienne  | Sedan Givet          | S N  | Minéral* 2 000<br>Produits chimiques et engrais 220<br>Total : 2 220   | 3 100   | Alsacienne | Mulhouse Montbéliard | N S  | Engrais et amendements 1 640<br>dont 400*   |   |
|  | Givet Sedan          | N S  | Houille 880<br>Engrais 20<br>Total : 900   |   |            |                      |      | Produits sidérurgiques 90<br>Houille 20<br>Divers 400<br>(essentiellement trafic international) 2 150   |   |
| Lorraine   | Epinal St-Symphorien | N S  | Houille 240<br>Engrais 340<br>Produits sidérurgiques 1 470 dont 500*<br>Laitiers 1 170<br>Produits chimiques 120<br>Total : 3 340  | 5 200   |            | Montbéliard Mulhouse | S N  | Trafic international 3 350<br>Produits agricoles 130<br>Minéral 150<br>Produits chimiques 240<br>Produits métalliques 20<br>3 890   | 6 000   |
|  | St-Symphorien Epinal | S N  | Engrais et produits chimiques 100<br>Produits sidérurgiques 100<br>Hydrocarbure 1 660<br>Total : 1 860   |   |            |                      |      |   |   |
| Saône (Il s'agit uniquement du trafic qui intéresse l'une ou l'autre des liaisons. Le trafic propre à la Saône n'est pas pris en compte) | Mâcon Châlon         | S N  | Engrais 50<br>Produits sidérurgiques 100<br>Minéral 150<br>Produits chimiques 280<br>Trafic international 3 360<br>Produits agricoles 130<br>Hydrocarbure 2 060<br>Total : 6 130 |   | Saône      | Châlon Mâcon         | N S  | Engrais (essentiellement trafic international) 1 990<br>Produits sidérurgiques 1 210 dont 500<br>Produits chimiques 120<br>Trafic suisse 50<br>Houille 120<br>Laitiers 1 140<br>Divers 360<br>Total : 4 990 | 11 120  |

NOTA - Les trafics marqués d'un astérisque ne devraient pas croître au-delà de 1975.

SENSIBILITE DU TRAFIC VE  
AUX VARIATIONS DE TARIFS VE

| Voie     | Sens | Trafic (1)             | Trafic (2)          |
|----------|------|------------------------|---------------------|
|          |      | 10 <sup>3</sup> tonnes | Trafic (1)<br>x 100 |
| Meuse    | S N  | 2 220                  | 35                  |
|          | N S  | 900                    | 72                  |
| Lorraine | S N  | 1 860                  | 22                  |
|          | N S  | 3 340                  | 44                  |
| Alsace   | S N  | 3 890                  | 28                  |
|          | N S  | 2 150                  | 61                  |
| Saône    | S N  | 6 080                  | 29                  |
|          | N S  | 4 990                  | 54                  |

(1) - Hypothèse : tarif de base VE = 1 fr/TKm

(2) - Hypothèse : tarif de base VE = 2 fr/TKm

## ANNEXE IV

COMPARAISON DES INVESTISSEMENTS REALISES  
EN MATIERE DE TRANSPORTS INTERIEURS  
DANS LES DIVERS PAYS DE LA C.E.E.

Le montant des investissements concernant les infrastructures des transports intérieurs, réalisés par les six pays de la C.E.E. ont été les suivants pour la période 1953-1958 (chiffres exprimés en millions de nouveaux francs) :

TABLEAU I

|                        | Voies nav. | Trans. rout. | Chemin de fer | Total  |
|------------------------|------------|--------------|---------------|--------|
| Allemagne Fédérale.... | 396        | 8 826        | 4 856         | 14 078 |
| Belgique.....          | 277        | 1 432        | 883           | 2 592  |
| France.....            | 283        | 9 726        | 3 519         | 13 528 |
| Italie.....            | -          | ?            | 1 743         | ?      |
| Luxembourg.....        | -          | 65           | 63            | 128    |
| Pays-Bas.....          | 416        | 1 684        | 481           | 2 581  |

Si l'on ramène ces investissements en pourcentage de la formation brute de capital fixe, on obtient les chiffres suivants pour les années 1953 à 1958 inclus :

TABLEAU II

|                        | Voies nav. | Trans. rout. | Chemin de fer | Total |
|------------------------|------------|--------------|---------------|-------|
| Allemagne Fédérale.... | 2,3        | 4,2          | 0,2           | 6,7   |
| Belgique.....          | 2,5        | 4,1          | 0,8           | 7,4   |
| France.....            | 1,8        | 5,-          | 0,1           | 6,9   |
| Italie.....            | 1,8        | 1,7          | -             | 3,5   |
| Luxembourg.....        | 3,2        | 3,4          | -             | 6,6   |
| Pays-Bas.....          | 1,2        | 4,1          | 1,-           | 6,3   |

D'autre part, pour l'année 1958, les transports de marchandises effectués par les pays de la Communauté par voie ferrée et navigation intérieure ont été les suivants (en millions de T/km) :

TABLEAU III

|                         | Fer     | Eau    |
|-------------------------|---------|--------|
| Allemagne Fédérale..... | 47 917  | 32 768 |
| Belgique.....           | 5 889   | 4 326  |
| France.....             | 52 880  | 9 450  |
| Italie.....             | 13 072  | -      |
| Luxembourg.....         | 583     | -      |
| Pays-Bas.....           | 3 124   | 16 962 |
|                         | 123 465 | 63 506 |

A titre indicatif, on trouvera ci-après, des données concernant la longueur et la densité des réseaux en 1959 :

TABLEAU IV

LONGUEUR ET DENSITÉ DES RÉSEAUX  
(en kilomètres)  
1959

| P a y s         | CHEMINS DE FER  |                        |                          | NAVIGATION INTERIEURE |                         |                          | ROUTE (voirie non urbaine) |                        |                          |
|-----------------|-----------------|------------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|
|                 | Longueur<br>(1) | Nombre de km de lignes |                          | Longueur<br>(1)       | Nomb. de km voies d'eau |                          | Longueur<br>(1)            | Nombre de km de routes |                          |
|                 |                 | pour 100 km            | pour 10.000<br>habitants |                       | pour 100 km             | pour 10.000<br>habitants |                            | pour 100 km            | pour 10.000<br>habitants |
| Allemagne.....  | 30 904          | 12,5                   | 5,9                      | 4 375                 | 1,8                     | 0,8                      | 132 900                    | 53,6                   | 25,3                     |
| Belgique.....   | 5 969           | 19,6                   | 6,6                      | 1 618 (2)             | 5,3                     | 1,8                      | 11 358                     | 37,2                   | 12,5                     |
| France.....     | 39 511          | 7,2                    | 8,8                      | 7 854 (2)             | 1,4                     | 1,7                      | 664 800 (4)                | 120,6                  | 168,4                    |
| Italie.....     | 16 679          | 5,5                    | 3,4                      | 2 459 (3)             | 0,8                     | 0,5                      | 353 800 (4)                | 64,2                   | 79,0                     |
| Luxembourg..... | 393             | 15,2                   | 12,2                     | -                     | -                       | -                        | 181 593 (5)                | 60,3                   | 37,2                     |
| Pays-Bas.....   | 3 229           | 9,9                    | 2,9                      | 6 767 (2)             | 20,8                    | 6,0                      | 2 674 (6)                  | 103,4                  | 83,0                     |
|                 |                 |                        |                          |                       |                         |                          | 13 147 (6)                 | 40,5                   | 11,6                     |

(1) - Les chiffres indiqués correspondent pour les chemins de fer au réseau total (réseaux privés exclus) et pour la navigation intérieure au réseau régulièrement utilisé pour les transports.

Pour la route, les chiffres indiqués comprennent :

- pour l'Allemagne : autoroutes, routes fédérales, routes provinciales de 1ère et 2ème catégories,
- pour la Belgique : routes de l'Etat et routes provinciales,
- pour la France : autoroutes, routes nationales et départementales, chemins vicinaux,
- pour l'Italie : routes nationales, provinciales et communales,
- pour le Luxembourg : ensemble des routes,
- pour les Pays-Bas : routes d'Etat et autres routes classées

(2) - Chiffres de 1958

(3) - Y compris 403 kms de lacs

(4) - Y compris les chemins vicinaux

(5) - Chemins vicinaux exclus

(6) - Chiffres de 1955

En ce qui concerne plus particulièrement les canaux, il y a lieu de tenir compte du fait que des différences de capacité existent entre eux, le tableau suivant donnera quelques précisions à ce sujet.

TABLEAU V

LONGUEUR TOTALE DES VOIES NAVIGABLES RÉGULIÈREMENT UTILISÉES POUR LES TRANSPORTS (CANAUX ET FLEUVES)  
CLASSÉES D'APRÈS L'ACCESSIBILITÉ AUX BATEAUX  
1959

| Capacité en t. | Allemagne | Belgique | France<br>(1) | Italie    | Pays-Bas<br>(1) |
|----------------|-----------|----------|---------------|-----------|-----------------|
| Jusqu'à 250    | 654       | 42 (3)   |               | 733 (4)   | 3 654 (6)       |
| " 300          |           | 727      | 6 164         |           |                 |
| " 315          |           |          | 380           |           |                 |
| " 350          |           |          | 177           |           |                 |
| " 400          | 59        |          |               | 684       | 387 (7)         |
| " 600          |           | - 452    | - 504         |           |                 |
| " 650          | 563       |          |               | 371       | 796 (8)         |
| " 700          |           |          | 12            |           |                 |
| " 1 000        | 743       |          |               | 41        | 221 (9)         |
| " 1 350        |           | 88       |               |           |                 |
| " 1 500        | 1 111     |          |               | 257       | 449 (10)        |
| " 2 000        | 1 245 (2) | 199      | 617           |           | 1 260 (11)      |
| Navires de mer |           | 110      |               |           |                 |
| Total :        | 4 375     | 1 618    | 7 854         | 2 086 (5) | 6 767           |

(1) - Pour la France et les Pays-Bas, les chiffres indiqués correspondent à l'année 1958

(2) - Supérieure à 1.500 tonnes.

(3) - Inférieure à 300 tonnes

(4) - Jusqu'à 200 tonnes

(5) - Le chiffre ne comprend pas les 403 kms de lacs

(6) - Inférieure à 250 tonnes

(7) - " à 400 tonnes

(8) - " à 650 tonnes

(9) - " à 1.000 tonnes

(10) - " à 1.500 tonnes

(11) - Supérieure ou = à 1.500 tonnes

De ces diverses données, il résulte que le coefficient d'utilisation des réseaux de transport est meilleur en Allemagne qu'en France, notre principal concurrent au sein de la Communauté, ce qui ne saurait surprendre étant donné la différence de superficie des deux pays.

N.B. - Les statistiques reprises dans cette note sont extraites des documents édités par la C.E.E.

## ANNEXE V

## CALCULS DU BILAN ECONOMIQUE

1<sup>re</sup> SOLUTION VE LES 3 VOIES  
(en M. NF.)

|   | Taux de croissance du trafic |        |        |
|---|------------------------------|--------|--------|
|   | 1 %                          | 3 %    | 5 %    |
| <b>Investissement</b> .....   |                              |        |        |
| immédiate 2758.....   | 3 139                        | 3 139  | 3 139  |
| + intérêt intercalaire 13,8 %.....  | 1*                           | 38*    | 128*   |
| complémentaire.....   | 1                            | 18     | 61     |
| Energie électrique sur le Doubs.....  | - 50                         | - 50   | - 50   |
| Aménagement du Rhône.....   | 100                          | 100    | 100    |
| <b>Entretien et exploitation de l'infrastructure</b> .....  |                              |        |        |
| - dépenses indépendantes du trafic - annuelles 12,63 capitalisées.....  | 181                          | 181    | 181    |
| - proportionnelles au trafic pour 1975 2,36 .....   | 38*                          | 46*    | 75*    |
|   | 19                           | 23     | 37     |
| <b>Exploitation du matériel</b> .....   |                              |        |        |
| - dépenses proportionnelles au trafic.....  | 1 337*                       | 1 638* | 2 664* |
| 80,438 pour 7,96 M/TK.....  | 664                          | 811    | 1 320  |
| Trafic 2.900 M/TK.....  |                              |        |        |
| - achat de matériel et renouvellement (base = le parc nécessaire pour 1975)<br>annuelle 9,710 x 14,3 capitalisée 139..... | 356*                         | 483*   | 710*   |
|   | 176                          | 239    | 351    |
| Total VE (3).....   | 5 002*                       | 5 475* | 6 847* |
|   | 4 130                        | 4 361  | 5 089  |
| Total avec correction + 20 % pour trafics divers français.....  | 5 280                        | 5 790  | 7 290  |
|   | 4 320*                       | 4 570* | 5 370* |

Avec \* : les chiffres Hinterland à Carlsruhe  
Sans \* : les chiffres Hinterland à Coblenz

2<sup>e</sup> SOLUTION - LORRAINE + MEUSE

Cette solution consiste à construire la VE sur la Meuse et la Lorraine et à équiper la VF sur l'Alsace. Le coût total de cette solution s'obtient directement en

combinant celui des autres solutions étudiées. On vérifie facilement que le coût de (2) vaut :  
(2) = (1) + (5) - (4)

|   |        |        |        |
|---|--------|--------|--------|
| Coût total de (2).....  | 4 520* | 5 096* | 6 913* |
|   | 3 190  | 3 396  | 4 191  |
| En tenant compte des investissements indispensables sur les canaux actuels et des trafics non énumérés..... | 4 840* | 5 470* | 7 430* |
|   | 3 340  | 3 550  | 4 360  |

Avec \* : les chiffres Hinterland à Carlsruhe  
Sans \* : les chiffres Hinterland à Coblenz

3<sup>e</sup> SOLUTION3<sup>e</sup> solution VE - Lorraine  
(en M. NF.)3<sup>e</sup> solution VF - Alsace  
(en M. NF.)

|                                       | Taux de croissance du trafic |       |       |                                       | Taux de croissance du trafic |        |        |
|---------------------------------------|------------------------------|-------|-------|---------------------------------------|------------------------------|--------|--------|
|                                       | 1 %                          | 3 %   | 5 %   |                                       | 1 %                          | 3 %    | 5 %    |
| <b>Investissement</b> .....           |                              |       |       | <b>Circulation</b> .....              | Frais capitalisés            |        |        |
| immédiat 1 185.....                   |                              |       |       | Frais annuels avec 10 % de            | 1 218*                       |        |        |
| + intérêt intercalaire 13,8 %         | 1 349                        | 1 349 | 1 349 | frais généraux : 76,40*               | 352*                         | 1 483* | 2 419* |
| complémentaire.....                   |                              | 14    | 46    | 22,20                                 |                              | 431*   | 703*   |
| aménagement du Rhône.....             | 100                          | 100   | 100   | <b>Matériel</b> .....                 | Achat et renouvellement      |        |        |
| <b>Entretien et exploitation de</b>   |                              |       |       | Achat et renouvellement               | actualisé en 1970            |        |        |
| <b>l'infrastructure</b> .....         |                              |       |       | pour le parc 1975 : 320*              |                              |        |        |
| - dépenses indépendantes du           |                              |       |       | 93                                    | 355*                         | 434*   | 708*   |
| trafic - annuelles 5,39               | 77                           | 77    | 77    | Investissements (infrastructure)..... | 103*                         | 128*   | 206*   |
| capitalisées.....                     |                              |       |       |                                       | 214                          | 214    | 214    |
| - proportionnelles au trafic          |                              |       |       | Total CF.....                         | 1 787*                       | 2 131* | 3 341* |
| pour 1975 1,14.....                   | 18                           | 22    | 36    | 669*                                  | 773*                         | 1 123* |        |
| <b>Exploitation du matériel</b> ..... |                              |       |       | Total VE.....                         | 2 284                        | 2 469  | 3 086  |
| - dépenses proportionnelles           |                              |       |       | 4 071*                                | 4 600*                       | 6 427* |        |
| au trafic 36,972                      | 586                          | 718   | 1 170 | 2 953                                 | 3 242*                       | 4 209* |        |
| Trafic 2,900 M/TK.....                |                              |       |       | Total.....                            | 4 290*                       | 4 870* | 6 860* |
| - achat de matériel et re-            |                              |       |       | Total en tenant compte des            | 3 130                        | 3 460* | 4 550* |
| nouveau (base = le                    |                              |       |       | investissements indispensables        |                              |        |        |
| parc nécessaire pour 1975)            |                              |       |       | sur les canaux actuels (105           |                              |        |        |
| annuelle 9,710 x 14,3                 | 154                          | 189   | 308   | M NF) et des trafics non              |                              |        |        |
| capitalisée 139                       |                              |       |       | énumérés.....                         |                              |        |        |
| Total VE (3).....                     | 2 284                        | 2 469 | 3 086 |                                       |                              |        |        |

Avec \* : les chiffres Hinterland à Carlsruhe  
Sans \* : les chiffres Hinterland à Coblenz

4<sup>e</sup> SOLUTION4<sup>e</sup> solution VE  
(en M. NF.)4<sup>e</sup> solution VF  
(en M. NF.)

|                                       | Taux de croissance du trafic |       |        |  | Taux de croissance du trafic |        |        |
|---------------------------------------|------------------------------|-------|--------|--|------------------------------|--------|--------|
|                                       | 1 %                          | 3 %   | 5 %    |  | 1 %                          | 3 %    | 5 %    |
| <b>Investissement</b> .....           |                              |       |        | <b>Circulation</b> .....                     | Frais capitalisés            |        |        |
| immédiat 1050.....                    |                              |       |        | Frais annuels avec 10 % de                   | 655                          |        |        |
| + intérêt intercalaire 13,8 %         | 1 195                        | 1 195 | 1 195  | frais généraux : 74,40*                      | 801                          | 1 306  |        |
| complémentaire.....                   |                              | 20*   | 67*    | 22,20*                                       |                              |        |        |
|                                       |                              | 00*   | 00*    | <b>Matériel</b> .....                        | Achat et renouvellement      |        |        |
| aménagement du Rhône.....             | - 50                         | - 50  | - 50   | Achat et renouvellement                      | actualisé en 1970            |        |        |
| 100                                   | 100                          | 100   | 100    | pour le parc 1975 : 320*                     |                              |        |        |
| <b>Entretien et exploitation de</b>   |                              |       |        | 93,0   | 208                          | 254    | 415    |
| <b>l'infrastructure</b> .....         |                              |       |        | <b>Investissement (infrastructure)</b> ..... | 179                          | 179    | 179    |
| - dépenses indépendantes du           |                              |       |        | Total CF.....                                | 1 042                        | 1 234  | 1 900  |
| trafic - annuelles 5,39               | 74                           | 74    | 74     | Total VE.....                                | 2 163*                       | 2 372* | 3 070* |
| capitalisées.....                     | 15*                          | 19*   | 30*    | 1 506*                                       | 1 550*                       | 1 695* |        |
| - proportionnelles au trafic          | 3                            | 5     | 7      | Total.....                                   | 3 205*                       | 3 606* | 4 970* |
| pour 1975 1,14.....                   |                              |       |        | 2 548  | 2 784*                       | 4 495* |        |
| <b>Exploitation du matériel</b> ..... |                              |       |        | Total en tenant compte des                   |                              |        |        |
| - dépenses proportionnelles           | 661*                         | 809*  | 1 319* | investissements indispensables               |                              |        |        |
| au trafic 36,972.....                 | 147*                         | 180*  | 294*   | sur les canaux actuels                       |                              |        |        |
| Trafic 2.900 M/TK.....                |                              |       |        | (178 M NF) et des trafics                    |                              |        |        |
| - achat de matériel et re-            |                              |       |        | non énumérés.....                            |                              |        |        |
| nouveau (base = le                    |                              |       |        |  | 3 490*                       | 3 940* | 5 460* |
| parc nécessaire pour 1975)            |                              |       |        |  | 2 810*                       | 3 080* | 4 030* |
| annuelle 9,710 x 14,3                 | 168*                         | 205*  | 335*   |  |                              |        |        |
| capitalisée 139.....                  | 37*                          | 46*   | 75*    |  |                              |        |        |
| Total VE (3).....                     | 2 063                        | 2 372 | 3 070  |  |                              |        |        |
|                                       | 1 506                        | 1 550 | 1 695  |  |                              |        |        |

Avec \* : les chiffres Hinterland à Carlsruhe  
Sans \* : les chiffres Hinterland à Coblenz

## 5° SOLUTION VF

(en M. NF.)

|  | Taux de croissance du trafic                 |  |  |
|--|--|--|--|
|  | 1 %  | 3 %                                      | 5 %                                      |
| <u>Circulation</u> .....   | Frais capitalisés                            |  |  |
| Frais annuels avec 10 % de frais généraux : 76,40 <sup>*</sup><br>22,20 <sup>*</sup> .....                                       | 1 747 <sup>*</sup><br>910                    | 2 136 <sup>*</sup><br>1 059 <sup>*</sup> | 3 491 <sup>*</sup><br>1 727 <sup>*</sup> |
| <u>Matériel</u> .....  | Achat et renouvellement<br>actualisé en 1970 |  |  |
| Achat et renouvellement pour le parc 1975 : 320 <sup>*</sup><br>93,0.....  | 545<br>270 <sup>*</sup>                      | 665<br>329 <sup>*</sup>                  | 1 114 <sup>*</sup><br>539 <sup>*</sup>   |
| <u>Investissement</u> (infrastructure).....  | 231  | 231                                      | 231                                      |
| Total VF .....   | 2 523 <sup>*</sup><br>1 411                  | 3 027 <sup>*</sup><br>1 619 <sup>*</sup> | 4 386 <sup>*</sup><br>2 497 <sup>*</sup> |
| Total en tenant compte des investissements indispensables sur les canaux actuels (304 M NF)<br>et des trafics non énumérés ..... | 3 060<br>1 830                               | 3 160<br>2 060                           | 5 600<br>3 030                           |

Avec \* : les chiffres Hinterland à Carlsruhe  
 Sans \* : les chiffres Hinterland à Coblenz

## ANNEXE VI

**PROJET DE PLAN DE FINANCEMENT  
D'UN RESEAU DE VOIES D'EAU SUR L'AXE  
ENTRE LE NORD-EST DE LA FRANCE ET LA MEDITERRANEE**

La présente étude n'a pas pour objet d'exposer d'une manière complète et rigoureuse un plan de financement des travaux, ce qui serait encore prématuré, mais seulement de répondre à trois questions, qui doivent être posées avant qu'une décision soit prise :

1° Quelle est l'importance des dépenses à prévoir dans chacune des hypothèses principales, par rapport aux facultés de financement de la Nation ?

2° Comment la charge devrait-elle être répartie entre l'Etat, les différentes collectivités locales intéressées et les utilisateurs ?

3° Comment un plan de financement pourrait-il être organisé et notamment dans quelle mesure conviendrait-il de faire appel à l'emprunt ?

**I. — L'importance de la dépense globale par rapport aux facultés de financement de la Nation**

L'ordre de grandeur de la dépense est apprécié, dans la présente annexe, en retenant successivement deux hypothèses principales :

1° Une hypothèse « globale », selon laquelle l'aménagement de l'axe Nord-Sud est réalisé le plus rapidement possible — en 10 ans — et de la manière la plus complète sur les trois branches : de la Meuse, de la Lorraine et de l'Alsace, ainsi que dans tout le bassin rhodanien (avec possibilité de poussage).

2° Une hypothèse « progressive », selon laquelle l'aménagement du bassin rhodanien et du Golfe de Fos est réalisé en 10 ans et complété par les divers travaux prévus en tout état de cause sur les canaux reliant actuellement la Meuse, la Moselle et le Rhin à la Saône. La décision de relier le Bassin Rhodanien aux Bassins Rhénan et Meusien serait prise plus tard. Cette hypothèse est décrite dans la dernière partie du rapport du Groupe consacrée à « l'étude d'un aménagement progressif et contrôlé ».

Dans les deux cas, on a supposé que le maître d'œuvre serait une Société dotée d'un statut comparable à celui de la Compagnie Nationale du Rhône, ou cette dernière compagne elle-même, et l'on n'a tenu compte que des dépenses imputables à la voie d'eau (et non au chemin de fer).

A — Le montant et l'échelonnement des dépenses pour chacune des Sections de l'axe :

**I - Hypothèse globale : montant, échelonnement et répartition par section de la dépense**

|              | Voie Meusienne | Voie Lorraine | Voie Alsacienne | Saône      | Rhône        | Golfe de Fos | Total        |
|--------------|----------------|---------------|-----------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| 1962         | 3              | 3             | 3               | 1          | 170          | 2            | 182          |
| 1963         | 40             | 50            | 50              | 22         | 270          | 10           | 442          |
| 1964         | 80             | 100           | 100             | 22         | 270          | 35           | 607          |
| 1965         | 110            | 150           | 130             | 22         | 270          | 35           | 717          |
| 1966         | 110            | 150           | 130             | 22         | 270          | 35           | 717          |
| 1967         | 110            | 150           | 130             | 22         | 270          | 35           | 717          |
| 1968         | 110            | 150           | 130             | 16         | 270          | 35           | 711          |
| 1969         | 110            | 150           | 130             | -          | 270          | 35           | 695          |
| 1970         | 100            | 130           | 100             | -          | 270          | 35           | 635          |
| 1971         | 27             | 25            | 20              | -          | 270          | 35           | 377          |
| 1972         | -              | -             | -               | -          | 100          | 8            | 108          |
| <b>Total</b> | <b>800</b>     | <b>1 058</b>  | <b>923</b>      | <b>127</b> | <b>2 700</b> | <b>300</b>   | <b>5 908</b> |

**II - Hypothèse progressive : montant, échelonnement et répartition par section de la dépense**

|              | Voie Meusienne | Voie Lorraine | Voie Alsacienne | Saône      | Rhône        | Golfe de Fos | Total                          |
|--------------|----------------|---------------|-----------------|------------|--------------|--------------|--------------------------------|
| 1962         | -              | 1,20          | 0,25            | 1          | 170          | 2            | 174,45                         |
| 1963         | -              | 14            | 5               | 22         | 270          | 10           | 321                            |
| 1964         | -              | 14            | 5               | 22         | 270          | 35           | 346                            |
| 1965         | -              | 14            | 5               | 22         | 270          | 35           | 346                            |
| 1966         | -              | 14            | 5               | 22         | 270          | 35           | 346                            |
| 1967         | -              | 14            | 5               | 22         | 270          | 35           | 346                            |
| 1968         | -              | 14            | 5               | 16         | 270          | 35           | 340                            |
| 1969         | -              | 14            | 5               | -          | 270          | 35           | 324                            |
| 1970         | -              | 14            | 5               | -          | 270          | 35           | 324                            |
| 1971         | -              | 14            | 5               | -          | 270          | 35           | 324                            |
| 1972         | -              | -             | -               | -          | 100          | 8            | 108                            |
| <b>Total</b> | <b>-</b>       | <b>127,20</b> | <b>45,25</b>    | <b>127</b> | <b>2 700</b> | <b>300</b>   | <b>3 299,45</b><br>Soit : 3300 |

Ces évaluations ne comprennent pas le coût des installations portuaires et des aménagements de zones industrielles. Ces dépenses accessoires doivent être traitées à part, car elles seront échelonnées sur plus de dix ans et ne devraient pas être engagées avant 1964 ou 1965.

| III - Coût approximatif de l'aménagement des zones portuaires et industrielles |                         |                                    |                             |
|--|-------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Zones intéressées  | Superficie (estimation) | Coût moyen par hectare aménagé (1) | Prix total (en millions NF) |
| Voie Meusienne   | 1 000 ha.               | 75 000 NF                          | 75                          |
| Voie Lorraine  | 2 100 ha.               | "                                  | 157,5                       |
| Voie Alsacienne  | 940 ha.                 | "                                  | 70,5                        |
| Saône  | 2 500 ha.               | "                                  | 187,5                       |
| Rhône  | 2 500 ha.               | "                                  | 187,5                       |
| Golfe de Fos (1ère tranche)  | 1 500 ha.               | "                                  | 112,5                       |
|  | 10 540 ha.              |                                    | 790,5                       |

(1) - Le prix de l'aménagement des zones industrielles est estimé à 10 NF le m<sup>2</sup> lorsqu'il comprend des installations portuaires, et à 5 NF le m<sup>2</sup> lorsqu'il n'en comprend pas. On a admis arbitrairement que la proportion de chacun de ces deux types d'aménagement serait de moitié dans toutes les zones.

Ces dépenses sont importantes, mais la vente des terrains devrait permettre de les récupérer en même temps que le prix d'achat dans la proportion des 4/5<sup>e</sup> ou même intégralement selon qu'elles sont plus ou moins élevées. Elles seraient donc supportées, en majeure partie, par les industriels.

La part qui risquerait de rester à la charge des collectivités locales (soit qu'elles aménagent elles-mêmes les terrains, soit qu'elles subventionnent la Compagnie Nationale pour le faire) ne dépasserait probablement pas 70 à 80 millions NF au total (10 % du coût). Cette charge éventuelle devrait être répartie entre les communes, les Chambres de Commerce et peut-être les Départements. Des emprunts locaux pourraient être émis pour faciliter le financement.

#### B — La répartition des dépenses entre le secteur de l'énergie et celui des transports

L'aménagement du Rhône et accessoirement celui des voies alsacienne et lorraine, permettent de produire du courant électrique. Il convient donc d'imputer au secteur de l'énergie une partie des dépenses.

| IV - Imputation des dépenses aux secteurs de l'énergie et des transports |                       |           |                            |           |
|--|-----------------------|-----------|----------------------------|-----------|
| (Millions (NF))  | I - Hypothèse globale |           | II - Hypothèse progressive |           |
|  | Energie               | Transport | Energie                    | Transport |
| Voie Meusienne   | -                     | 800       | -                          | -         |
| Voie Lorraine  | 4,4                   | 1 053,6   | -                          | 127,20    |
| Voie Alsacienne  | 60                    | 862,5     | -                          | 45,25     |
| Saône  | -                     | 127       | -                          | 127       |
| Rhône  | 2 410                 | 290       | 2 410                      | 290       |
| Golfe de Fos   | -                     | 300       | -                          | 300       |
| Total :  | 2 474,4               | 3 433,1   | 2 410                      | 889,45    |
| Total général arrondi :  | 5 908                 |           | 3 300                      |           |

#### C — L'importance relative de ces dépenses par rapport aux investissements publics actuels dans les secteurs intéressés

Les fonds publics destinés aux dépenses en capital en France ont atteint, ou doivent atteindre (en crédits de paiement) :

a) pour le secteur de l'énergie :

3.034 millions NF en 1960

3.022 millions NF en 1961

b) pour le secteur des transports :

1.346 millions NF en 1960

1.431 millions NF en 1961

La charge supplémentaire imposée par l'aménagement accéléré de l'axe Nord-Est Méditerranée apparaît donc très lourde au premier abord. Il est vrai qu'une partie importante de la dépense sera engagée en tout état de cause en application des programmes normaux, même si l'aménagement de l'axe n'est pas entrepris. C'est le cas, en particulier, de la dépense imputable au secteur de l'énergie, pour aménagement du Rhône (2.410 millions NF). Même si le plan de développement de la production d'énergie électrique d'origine hydraulique est fondé — au moins en partie — sur l'aménagement d'autres vallées, le coût des installations nécessaires ne sera pas modifié d'une manière fondamentale.

| V - Répartition des dépenses entre les programmes normaux (engagés en tout état de cause) et le programme extraordinaire considéré |                       |                |                            |                |
|--|-----------------------|----------------|----------------------------|----------------|
|  | I - Hypothèse globale |                | II - Hypothèse progressive |                |
|  | Programmes normaux    | Supplément net | Programmes normaux         | Supplément net |
| Voie Meusienne   | -                     | 800            | -                          | -              |
| Voie Lorraine  | 127,20                | 930,80         | 127,20                     | -              |
| Voie Alsacienne  | 45,25                 | 877,25         | 45,25                      | -              |
| Saône  | 81,40                 | 45,60          | 81,40                      | 45,60          |
| Rhône  | 2 410                 | 290            | 2 410                      | 290            |
| Golfe de Fos   | -                     | 300            | -                          | 300            |
| Totaux :   | 2 663,85              | 3 243,65       | 2 663,85                   | 635,60         |
| Total général arrondi :  | 5 908                 |                | 3 300                      |                |

Même si l'on effectue cette distinction entre les programmes normaux et les programmes exceptionnels, il apparaît impossible, au moins dans l'hypothèse globale, de financer une dépense aussi importante dans les mêmes conditions que n'importe quelle opération courante intéressant un moyen de transport ou une région en particulier.

La surcharge imposée pendant 10 ans par cet aménagement ne pourra être supportée sans que de nombreux autres programmes d'investissements soient réduits ou sans que la part des dépenses publiques affectée aux investissements soit augmentée d'une manière sensible.

En outre, le Groupe de Travail a admis que les dépenses d'infrastructure imputées au secteur des transports seraient faites à fonds perdus, puisque les péages projetés ne permettraient pas de les amortir mais seulement de couvrir les frais d'exploitation.

Enfin les collectivités locales des régions traversées par la nouvelle voie d'eau, qui tireraient des avan-

tages très importants et durables de sa création, devraient participer, en toute hypothèse, aux côtés de l'Etat, au financement des travaux.

Cette participation serait équitable et nécessaire, pour éviter un déséquilibre important de la répartition par secteur et par zone des investissements publics.

## II. — La répartition de la charge financière entre l'Etat, les collectivités locales et les utilisateurs

Quelles que soient les modalités de financement adoptées (recours à l'emprunt, aux subventions ou aux crédits publics, constitution d'un capital plus ou moins important), la charge finale devra être répartie entre l'Etat, les collectivités locales et les utilisateurs.

a) Les dépenses imputables au secteur de l'énergie (cf. ci-dessus, tableau IV) doivent être payées intégralement par les utilisateurs de courant électrique, puisqu'il s'agit, en principe, d'investissements normalement rentables.

b) Les dépenses imputables au secteur des transports (cf. ci-dessus, tableau IV) ne peuvent être payées par les utilisateurs — par hypothèse — si l'on fait une exception pour les dépenses d'aménagement des zones industrielles.

La répartition de la charge entre l'Etat et les collectivités locales intéressées doit être faite en tenant compte des possibilités budgétaires de ces dernières, que l'importance de la dépense à engager fait apparaître modestes dans la plupart des cas.

Les départements sont les collectivités qui peuvent participer le plus efficacement au financement de la nouvelle voie d'eau.

Les communes et les Chambres de Commerce devraient intervenir d'une manière moins systématique, en prenant en charge les aménagements de zones portuaires et industrielles ou, peut-être, en participant à la dépense principale lorsqu'il s'agit de collectivités ou de compagnie importantes.

a) Dans l'hypothèse globale, 22 départements sont intéressés d'une manière incontestable par la création de la nouvelle voie d'eau (dans l'hypothèse globale). La liste en est donnée en annexe à cette note ainsi que les principaux éléments statistiques, tirés de leurs budgets primitifs pour 1960.

La valeur globale du centime est de 26.050 NF pour ces 22 départements réunis et le produit global des centimes devait atteindre 293 millions NF en 1960.

Une participation égale au produit de 2.000 centimes supplémentaires pendant 10 ans (ou un peu plus de 1.000 centimes pendant 20 ans de manière à obtenir la même somme après actualisation) ne serait pas négligeable et ne paraît pas insupportable, si l'on tient compte de l'intérêt exceptionnel de l'opération projetée pour les régions traversées, la moitié seulement de la contribution étant disponible au cours des travaux.

La répartition des charges pourrait être la suivante (en tenant compte de l'aménagement des zones industrielles).

| VI - (en millions de NF)              | I - Hypothèse globale      |                |                 |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------|-----------------|
|                                       | Transport                  | Energie        | Total           |
| Utilisateurs.....                     | 710,6                      | 2 474,4        | 3 184,6         |
| Chambres de Commerce et Communes..... | 80                         | -              | 80              |
| Départements.....                     | 520                        | -              | 520             |
| Etat.....                             | 2 913,1                    | -              | 2 913,1         |
| <b>Total.....</b>                     | <b>4 223,1</b>             | <b>2 474,4</b> | <b>6 697,5</b>  |
|                                       | II - Hypothèse progressive |                |                 |
| Utilisateurs.....                     | 440                        | 2 410          | 2 850           |
| Chambres de Commerce et Communes..... | 50                         | -              | 50              |
| Départements.....                     | 140                        | -              | 140             |
| Etat.....                             | 749,45                     | -              | 749,45          |
| <b>Total.....</b>                     | <b>1 379,45</b>            | <b>2 410</b>   | <b>3 789,45</b> |

b) Dans l'hypothèse progressive, l'importance beaucoup plus modeste de la dépense mise à la charge de la Nation (890 millions NF au lieu de 3.433) permettrait de réduire l'importance de la participation des collectivités locales. Il suffirait de prélever 1.000 centimes supplémentaires pendant 10 ans dans les 10 départements intéressés par l'aménagement du Rhône et de la Saône pour obtenir une somme relativement importante (140 millions NF). Si la décision était prise, dans 10 ans, de compléter cet aménagement par des liaisons avec la Meuse, la Moselle et le Rhin, une nouvelle participation correspondant à 1.000 centimes pendant 10 ans serait demandée à ces 10 départements, tandis que les 12 autres seraient appelés à prélever 2.000 centimes pendant 10 ans (de 1970 à 1980) ou un peu plus de 1.000 centimes pendant 20 ans.

Ainsi, pour ce qui a trait à l'aménagement de la voie d'eau proprement dite (les terrains industriels étant mis part), la participation des collectivités publiques serait répartie entre l'Etat et les Collectivités locales à raison de 85 et 15 % respectivement, quelle que soit l'hypothèse retenue (cf. Tableau VI).

L'échelonnement inévitable des concours qui pourraient être apportés par les collectivités locales (les durées de 10 et 20 ans ont été retenues à titre d'exemples, mais l'échelonnement pourrait varier de 10 à 25 ans), de même que l'importance de la charge que devrait supporter le budget de l'Etat (surtout dans l'hypothèse globale) rendront nécessaire l'établissement d'un plan de financement complexe et le recours aux emprunts publics ou aux établissements de crédit dans toute la mesure du possible. Mais ce recours pose des questions de principe, qui doivent être exposées dans la présente étude, malgré le caractère provisoire et sommaire de cette dernière.

## III. — Les modalités du financement et le recours éventuel à l'emprunt

Le recours aux emprunts permettrait d'éviter une surcharge gênante pour l'équilibre des Finances Publiques, à l'échelon national ou départemental, pendant la durée des travaux.

Il convient d'en évaluer le montant, puis d'examiner les modalités de remboursement convenables en retenant l'hypothèse globale, qui présente seule des difficultés importantes.

#### A — Le montant des emprunts

Il doit être fixé à un niveau compatible avec l'importance actuelle des crédits budgétaires affectés au secteur des transports, celles des ressources du Trésor et celles du marché financier.

1° Le Budget de l'Etat a contribué au financement des dépenses en capital engagées pour les transports à raison de 765 millions NF en 1961 (Titres V et VI). Une majoration exceptionnelle de l'ordre de 125 à 150 millions NF par an (16 à 20 %) pendant 10 ans — imputable à la voie d'eau — paraît être à la limite de ce qui est supportable sans que soit mis en cause tout l'équilibre du budget d'équipement.

Le budget pourrait donc contribuer, à la rigueur, au financement des travaux pour 253,85 millions NF au titre des programmes normaux et 1.250 à 1.500 millions NF à titre exceptionnel. (On admettra 1.400 millions NF comme un ordre de grandeur possible).

2° Le Fonds de développement économique et social contribue au financement des dépenses en capital engagées dans le secteur des transports à raison de 320 millions NF et dans celui de l'énergie à raison de 2.020 millions NF en 1961. En particulier, il fournit à la Compagnie Nationale du Rhône la plus grande partie de ses ressources (110 millions NF sur 180 en 1961).

Il pourrait peut-être fournir tous les crédits nécessaires à la ligne énergie, c'est-à-dire 2.074,4 millions NF dans l'hypothèse globale et 2.010 dans l'hypothèse progressive, si l'on admet que l'autofinancement de la CNR pourrait s'élever à 400 millions NF (Cf. tableau VII) mais l'importance de cette charge ne permet pas de prévoir un concours du FDES à la ligne transports.

3° La Banque Européenne d'Investissements ne s'intéresserait probablement à l'opération étudiée que dans la mesure où l'hypothèse globale serait retenue.

Sous cette réserve, un prêt de l'ordre de 500 millions de NF pourrait être obtenu, selon les Services du Ministère des Affaires Etrangères.

4° Ce concours soulagerait le marché financier français, auquel il faudrait demander en deux ou trois emprunts tout le reste, c'est-à-dire 1.179,25 millions NF, au titre des transports, si l'on admet que le capital de la Société maître des ouvrages serait fixé initialement à 100 millions NF. Si la Société en question n'avait pas un crédit suffisant, elle pourrait faire appel à des organismes publics de crédit, et non seulement au marché financier.

Les diverses sources de financement étant mises à contribution dans les conditions qui viennent d'être exposées, le tableau de financement des travaux pourrait être présenté comme suit : (les indications correspondant à l'hypothèse progressive sont déduites de celles qui sont données pour l'hypothèse globale).

|                        | Sources de financement                    | Hypothèse globale  |            |          | Hypothèse progressive |            |          |
|------------------------|---|--------------------|------------|----------|-----------------------|------------|----------|
|                        |   | Programmes normaux | Supplément | Total    | Programmes normaux    | Supplément | Total    |
| Secteur de l'énergie   | 1 - Autofinancement C.N.R. (approximatif) | 400                |            | 400      | 400                   |            | 400      |
|                        | 2 - F.D.E.S.                              | 2 010              | 64,4       | 2 074,4  | 2 010                 |            | 2 010    |
| Secteur des Transports | 3 - Marché financier                      | 1 179,25           |            | 1 179,25 |                       | 285,6      | 285,6    |
|                        | 4 - Banque Européenne d'Investissements   |                    | 500        | 500      |                       |            |          |
|                        | 5 - Budget de l'Etat                      | 153,85             | 1 400      | 1 653,85 | 253,85                | 300        | 553,85   |
|                        | 6 - Capital social                        |                    | 100        | 100      |                       | 50         | 50       |
|                        | Total :                                   | 3 843,10           | 2 064,40   | 5 907,50 | 2 663,85              | 635,60     | 3 299,45 |

#### B — Les modalités de remboursement des emprunts

Les dépenses imputables au secteur de l'énergie peuvent être financées sans inconvénient particulier par l'emprunt, puisqu'elles sont rentables.

Au contraire, celles qui sont imputables au secteur des transports ne peuvent être financées de la même manière par le maître des ouvrages sans que l'Etat ou les collectivités locales lui donnent le moyen de le faire en le subventionnant. Plusieurs procédés permettent d'obtenir ce résultat et de répartir la charge entre l'Etat et les autres collectivités, dans les proportions prévues ci-dessus (85 et 15 %).

1° La Société Nationale pourrait être dotée en capital de sommes inscrites chaque année aux Budgets de l'Etat et des collectivités locales et réparties à raison de 85 % pour l'Etat et 15 % pour les départements. Pendant la durée des travaux, la plus grande partie de la dotation serait utilisée directement pour financer ces travaux tandis qu'elle serait affectée ensuite au remboursement des emprunts. La dotation en capital serait constituée en 30 ans approximativement.

Les collectivités locales apporteraient leurs concours directement à la Société ou à l'Etat sous forme de fonds de concours.

Initialement, les départements pourraient recourir à des avances de la Caisse des Dépôts, pour accélérer la constitution du capital social.

Les collectivités publiques participant au capital garantiraient le remboursement des emprunts de la Société, chacune pour une part proportionnelle à sa participation au capital.

2° Il est également concevable de faire émettre par le maître des ouvrages des emprunts garantis par l'Etat seul et de répartir la dotation en capital entre l'Etat et les collectivités locales en donnant à ces dernières une part du capital plus importante que leur participation globale du financement (par exemple 1/3 ou 49 % des parts).

Dans ce cas, les subventions de l'Etat seraient inscrites sur deux lignes du Budget :

- Participation au capital
- Subvention proprement dite

D'une manière plus générale, la participation à la gestion n'est pas liée d'une manière directe et inéluctable à la participation aux charges dans une opération comme celle qui est étudiée, mais une dissociation des responsabilités et des charges n'est pas conforme aux principes traditionnels de la prudence et de la sagesse financières.

Mais il est tout à fait possible pour l'Etat d'effectuer les travaux en régie, les départements contribuant au financement par des fonds de concours. Cette dernière solution serait commode, si l'on estimait qu'une Société ne pourrait acquérir en quelques années un crédit suffisant pour emprunter sur le marché financier, même avec la garantie de collectivités publiques.

ELÉMENTS STATISTIQUES TIRÉS DES BUDGETS PRIMITIFS  
POUR 1960 DE 22 DÉPARTEMENTS INTÉRESSÉS  
PAR LES VOIES D'EAU PROJÉTÉES

| Départements          | Valeur du centime | Produit des centimes (en millions NF) | Classement national          |                                |
|-----------------------|-------------------|---------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
|                       |                   |                                       | d'après la valeur du centime | d'après le nombre des centimes |
| 1 - Ain               | 59 580            | 10 269                                | 54                           | 34                             |
| 2 - Ardèche           | 36 075            | 6 797,3                               | 78                           | 26                             |
| 3 - Ardennes          | 59 713            | 8 798,6                               | 53                           | 57                             |
| 4 - Bouches-du-Rh.    | 304 955           | 24 951                                | 6                            | 86                             |
| 5 - Côte-d'Or         | 63 668            | 11 495                                | 45                           | 30                             |
| 6 - Doubs             | 88 004            | 10 512,9                              | 34                           | 76                             |
| 7 - Drôme             | 60 946            | 11 770,7                              | 52                           | 18                             |
| 8 - Gard              | 73 511            | 20 446,2                              | 41                           | 2                              |
| 9 - Loire             | 169 099           | 20 862,4                              | 13                           | 73                             |
| 10 - Jura             | 48 042            | 12 197,3                              | 68                           | 9                              |
| 11 - Loire            | 166 485           | 12 638,8                              | 14                           | 87                             |
| 12 - Meurthe-et-M.    | 176 437           | 12 538,7                              | 12                           | 89                             |
| 13 - Meuse            | 44 715            | 7 548                                 | 71                           | 38                             |
| 14 - Moselle          | 203 559           | 18 771,5                              | 10                           | 81                             |
| 15 - Bas-Rhin         | 216 679           | 21 150,5                              | 8                            | 80                             |
| 16 - Haut-Rhin        | 153 633           | 14 956,8                              | 15                           | 82                             |
| 17 - Rhône            | 363 463           | 22 410,4                              | 4                            | 90                             |
| 18 - Haute-Saône      | 43 271            | 5 941,7                               | 73                           | 69                             |
| 19 - Saône-et-Loire   | 112 882           | 16 825,6                              | 22                           | 55                             |
| 20 - Vaucluse         | 53 793            | 11 991,5                              | 61                           | 12                             |
| 21 - Vosges           | 81 743            | 7 081,5                               | 39                           | 85                             |
| 22 - Terr. de Belfort | 24 739            | 3 150,1                               | 85                           | 72                             |
| Total :               | 2 604 992         | 293 105,5                             |                              |                                |

N.B. - Le nombre des centimes appelés à varier selon les départements, en 1960, entre 6.224 au minimum (Rhône) et 25.387 au maximum (Jura).

N.B. important :

1° La répartition des charges financières étudiée dans la présente annexe a été effectuée en admettant que les péages éventuels sur les futures voies d'eau, ne pourraient couvrir au maximum, que les frais d'exploitation mais en aucun cas, l'amortissement des installations.

Si le Groupe de Travail n'avait pas retenu cette hypothèse, les perspectives de trafic auraient été réduites au point d'enlever tout intérêt à l'opération projetée.

2° Le maître d'œuvre mentionné ci-dessus serait une société ayant un statut comparable à celui de la Compagnie Nationale du Rhône ou bien cette Société elle-même.

## ANNEXE VII

### COUT POUR LA NATION DE L'ACCELERATION DE L'AMENAGEMENT HYDROELECTRIQUE DU RHONE ENVISAGEE POUR LES BESOINS DE LA NAVIGATION

(Note de la Direction du Gaz et de l'Electricité)

1° L'aménagement hydroélectrique du Rhône entre Lyon et la Mer comporte actuellement les chutes de Donzère-Mondragon, Montélimar et Bais-Logis-Neuf, La chute de Beauchastel est en cours d'aménagement, celle de Pierre-Bénite doit l'être prochainement ; elle est inscrite au programme de 1962. La C.N.R. a prévu de compléter cet ensemble de 5 chutes qui, sauf Pierre-Bénite immédiatement à l'aval de Lyon, intéressent le tiers central du Rhône entre Lyon et la Mer, par 7 autres aménagements dont 4 pour le tiers amont et 3 pour le tiers aval.

Le tableau annexe 1 donne les caractéristiques essentielles de ces sept aménagements.

Le rythme d'équipement actuel est d'une chute nouvelle tous les 3 ans. Il serait très probablement maintenu pour l'avenir si la réalisation de la voie navigable Nord-Est Méditerranée n'était pas décidée. L'équipement complet interviendrait dans une vingtaine d'années et le rythme moyen de réalisation serait de 340 GWh/an.

Si, au contraire, une décision positive était prise, l'achèvement des travaux pourrait se situer vers 1972 ou 1975, et le rythme des réalisations serait porté à 780 ou 550 GWh/an.

Le tableau 1 indique l'échéancier des réalisations qui pourrait être adopté dans ces différentes hypothèses.

2° L'accélération du programme de la C.N.R. entraînerait un ralentissement plus ou moins important du programme hydroélectrique d'EDF. La répartition des programmes de production d'électricité entre l'hydraulique, le thermique et le nucléaire dépend, en effet, pour une large part, des moyens de financement dont on peut disposer. Les autres considérations qui interviennent pour la fixation du rythme d'équipement hydroélectrique : potentiel total encore aménageable, disponibilité en combustibles, perspectives de compétitivité nucléaire, possibilités de fabrication des constructeurs, sont indépendantes de la décision relative à la voie navigable. Il semble donc raisonnable d'admettre que le programme hydroélectrique total (E.D.F. + C.N.R.) resterait de même importance.

3° Dans ces conditions, la réalisation d'une chute C.N.R. « n » années plus tôt qu'elle ne l'aurait été, se traduit par un retard de « n » années d'une chute E.D.F. ou de chutes E.D.F. produisant la même énergie.

L'effet de cette permutation se fait sentir sur la manière dont sont atteints les objectifs fixés pour la consommation électrique.

L'électricité n'étant pas stockable, la consommation

ne peut être caractérisée par la seule énergie annuelle et l'outil de production doit pouvoir faire face à tout instant à la demande de puissance. Pratiquement, on se contente de considérer :

- la puissance appelée de pointe
- la puissance appelée moyenne des 1.200 heures critiques d'hiver (puissance garantie).

Le remplacement d'un kWh E.D.F. par un kWh C.N.R. laisse la production annuelle inchangée.

Par contre, cette opération laisse un déficit de puissance de pointe et de puissance garantie. Les chutes de la C.N.R. sont, en effet, des chutes au fil de l'eau tandis que les programmes de l'E.D.F. comportent à la fois des chutes de lac, d'éclusée et au fil de l'eau.

On a admis que les déficits de puissance sont fournis par du thermique.

L'opération se traduit en résumé par une anticipation d'hydraulique C.N.R. et de thermique et un retard d'hydraulique E.D.F.

4° Son coût a été chiffré dans le tableau annexe 2 qui appelle les commentaires suivants :

Les calculs ont été faits avec un taux d'intérêt de 7 % sans T.V.A. et dans les conditions économiques du 1<sup>er</sup> avril 1959 comme le prévoit la « note bleue » d'E.D.F. habituellement utilisée pour déterminer l'intérêt économique des opérations hydroélectriques.

L'hydraulique E.D.F. retenu pour la comparaison représente la moyenne de 4 opérations dont une sur le Rhin (fil de l'eau), une sur la Durance (éclusée), une chute-réservoir et un petit aménagement de pointe. Cet ensemble présenté par E.D.F. pour les besoins de la Commission de l'Energie peut être considéré comme représentatif des aménagements projetés au cours des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> Plans d'Equipement. Il est de qualité moyenne. Les opérations E.D.F. à retarder au profit du Rhône seront de qualité plutôt supérieures.

Les caractéristiques de l'hydraulique retenu sont les suivantes :

|   |              |
|---|--------------|
| — Production annuelle .....   | 1.000 GWh/an |
| — Puissance de pointe .....   | 188 MW       |
| — Puissance garantie .....  | 196 MW       |
| — Investissements, y compris intérêts<br>intercalaires et frais généraux sans<br>T.V.A. (valeur 1/4/59) ..... | 583 M NF     |

Le coût du thermique complémentaire représente le coût, toujours calculé selon la note bleue, du complé-

ment de puissance de pointe et garantie à ajouter à l'hydraulique C.N.R. Il ne tient compte d'aucun combustible puisque les hydrauliques comparés fournissent la même énergie.

La colonne (différence C.N.R. + thermique — hydraulique E.D.F.) indique le supplément de coût D (actualisé à la date de mise en service) qu'entraîne l'opération C.N.R. + thermique au lieu de l'opération Hydraulique E.D.F., cette modification étant supposée n'avoir pas d'incidence sur les programmes ultérieurs. Les dépenses d'exploitation des hydrauliques comparés sont de même importance, leur différence a été négligée.

Comme une modification de sens contraire a lieu « n » années plus tard (sauf pour Vaugris) le coût de l'opération totale actualisé à la date de mise en service de la chute C.N.R. est :

$$D \left( 1 - \frac{1}{1.07^h} \right)$$

Les deux dernières colonnes du tableau donnent les résultats de ces calculs pour chaque chute C.N.R., après leur avoir fait subir une dernière correction ayant pour but d'actualiser uniformément toutes les dépenses en 1972 ou 1975, dates d'achèvement de la voie navigable.

Le cas de Vaugris fait l'objet d'un calcul un peu différent, car cette chute n'est pas rentable si l'on tient compte seulement de sa production d'électricité. Sa situation est analogue à celle de Pierre-Bénite qui a été retenue au programme de 1962 moyennant une subvention des autres parties intéressées.

Sa réalisation, même dans l'hypothèse où la voie Nord-Est Méditerranée ne serait pas retenue, mettrait à la charge de la collectivité une dépense dépassant de 75 M NF hors T.V.A., valeur 1/4/50, soit 95, y compris T.V.A. aux conditions actuelles, ce qui serait normalement à la charge de l'électricité.

Dans les tableaux 1 et 2, on a supposé que Vaugris ne serait aménagé que si la voie navigable devait l'être également. L'opération ne consiste donc pas à permuter les dates de réalisation de Vaugris + Thermique et d'Hydraulique E.D.F., mais simplement à retarder d'un an chacun des programmes annuels d'EDF jusqu'à épuisement des sites équitables soit pendant 15 ou 20 ans. Le coût D est donc diminué de l'avantage qu'apportera à cette époque l'hydraulique E.D.F. équivalant à Vaugris par rapport au thermique, soit 2 M NF environ. On trouve ainsi une somme voisine de celle indiquée plus haut.

5° Le bilan peut se résumer ainsi (en millions de nouveaux francs, aux conditions économiques actuelles et y compris la T.V.A.) :

|  | Achèvement<br>1972 | Achèvement<br>1975 |
|--|--------------------|--------------------|
| a) - Investissements C.N.R. (MNF courants).....  | 2 760              | 2 760              |
| Investissements thermiques complémentaires (MNF courants)                                    | 1 100              | 1 100              |
| Total a).....  | 3 860              | 3 860              |
| b) - Investissements de l'hydraulique EDF équivalent (MNF courants).                         | 3 980              | 3 980              |
| c) - Différence b) - a).....   | 120                | 120                |
| d) - Poste totale de l'opération actualisée à la date d'achèvement de la voie navigable..... | 235                | 238                |

Le coût s'élève, dans l'un et l'autre cas, à 23 milliards d'anciens francs. Cette somme tient compte des dépenses totales d'aménagement de Vaugris et, par conséquent, de l'insuffisance de rentabilité de cette chute.

TABLEAU N° 1

## CARACTÉRISTIQUES ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DES CHUTES DU RHONE

| Chutes                                       | Cote de retenue (m) | Hauteur de chute max. (m) | Productible annuel (GWh) | Estimation (a) (M NF) | Années de programme |                      |                      | Années de mise en service pour la navigation (b) |                 |
|--|---------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|--|-----------------|
|  |                     |                           |                          |                       | Sans V.N.           | V.N. achevée en 1972 | V.N. achevée en 1975 | Achèvement 1972                                  | Achèvement 1975 |
|  |                     |                           |                          |                       |                     |                      |                      |  |                 |
| Pierre-Bénite.....                           | 161                 | 10,5                      |                          |                       |                     |                      |                      |  |                 |
| + Vaugris.....                               | 150,5               | 7,5                       | 280                      | 220                   | -                   | 1966                 | 1966                 | 1968   | 1968            |
| + Le Péage du Roussillon....                 | 143                 | 15,5                      | 780                      | 380                   | 1971                | 1968                 | 1968                 | 1970   | 1970            |
| + St-Vallier-Tournon.....                    | 127,5               | 11,1                      | 642                      | 310                   | 1968                | 1965                 | 1965                 | 1967   | 1967            |
| + Bourg-les-Valence.....                     | 116,4               | 12                        | 1 005                    | 440                   | 1964                | 1964                 | 1964                 | 1966   | 1966            |
| Beauchastel.....                             | 104,4               | 13,65                     | (1 120)                  |                       |                     |                      |                      |  |                 |
| Baix Logis Neuf.....                         | 90,75               | 13,75                     | (1 550)                  |                       |                     |                      |                      |  |                 |
| Montélimar.....                              | 77                  | 18,50                     |                          |                       |                     |                      |                      |  |                 |
| Dongère-Mondragon.....                       | 58,5                | 24                        | (1 950)                  |                       |                     |                      |                      |  |                 |
| + Orange.....                                | 34,5                | 9                         | 650                      | 320                   | 1981                | 1970                 | 1973                 | 1972   | 1975            |
| + Avignon.....                               | 25,5                | 10,5                      | 996                      | 470                   | 1978                | 1968                 | 1971                 | 1970   | 1973            |
| + Valabrègues.....                           | 15                  | 12                        | 1 116                    | 470                   | 1975                | 1966                 | 1969                 | 1968   | 1971            |
| Totaux pour 7 chutes restant à aménager..... |                     |                           | 5 469                    | 2 610                 |                     |                      |                      |  |                 |

a) - Y compris intérêts intercalaires et frais de surveillance : total = 12 %

b) - Les délais d'exécution pour la mise en service de la voie navigable sont de 2 ans et pour la mise en service des usines hydroélectriques de 3 ans.

TABLEAU N° 2

## COUT DE L'ACCÉLÉRATION DE L'AMÉNAGEMENT DU RHONE

| Chutes restant à engager                        | Investissement C.N.R. (1) | Coût du thermique complémentaire (a) |                      |                                    | Investissement EDF pour même productible (b) | Différence C.N.R. + thermique - hydr. EDF (1)+(2)-(3) | Coût de l'opération (actualisé à la date d'achèvement) |                 |
|---|---------------------------|--------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--|---|--|-----------------|
|   |                           | Total (2)                            | dont investissements | charges d'exploitation actualisées |  |   | Achèvement 1972  | Achèvement 1975 |
| Vaugris.....                                    | 186                       | 52                                   | 35                   | 17                                 | 163  | 75  | 89   | 109             |
| Le Péage du Roussillon.....                     | 326                       | 175                                  | 117                  | 58                                 | 465  | 36  | 7,6  | 9,2             |
| St-Vallier - Tournon.....                       | 264                       | 139                                  | 93                   | 46                                 | 374  | 29  | 7,5  | 9,1             |
| Bourg-les-Valence.....                          | 368                       | 265                                  | 176                  | 89                                 | 585  | 48  | -  | -               |
| Orange.....                                     | 271                       | 150                                  | 100                  | 50                                 | 378  | 43  | 22,6   | 18,-            |
| Avignon.....                                    | 398                       | 257                                  | 171                  | 86                                 | 580  | 75  | 42,2   | 32,4            |
| Valabrègues.....                                | 399                       | 290                                  | 193                  | 97                                 | 650  | 39  | 23,4   | 17,1            |
| Totaux (valeur 1/4/59) T.V.A. non comprise..... | 2 212                     | 1 328                                | 885                  | 443                                | 3 195  | 345   | 192,3  | 194,8           |
| Soit au 1/4/60 (c) T.V.A. non comprise.....     | 2 760                     | 1 650                                | 1 100                |                                    | 3 980  | 430   | 235  | 238             |

a) - Ce thermique complète le programme C.N.R. pour qu'il soit équivalent au programme E.D.F. Son coût comprend un investissement (510/NF/kW de pointe, 330 par KW de puissance garantie) et des charges annuelles actualisées à la date de mise en service, sans combustibles (280 NF/kW de pointe, 140 NF/kW de puissance garantie).

b) - 583 M NF pour 1.000 GWh au 1/4/59 hors T.V.A.

c) - La T.V.A. a été estimée à 15 % du total T.V.A. comprise - Le niveau des prix au 1/4/60 est d'environ 6 % supérieur à celui du 1/4/59 utilisé dans ce tableau.

# LA DOCUMENTATION FRANÇAISE a publié :

N<sup>os</sup>

dans la série « **Recueils et monographies** » :

- Documents relatifs à la loi scolaire du 31 décembre 1959 sur les rapports entre l'Etat et les établissements d'enseignement privés .. 35
- L'intéressement des travailleurs à l'entreprise ..... 37
- Documents relatifs à la promotion sociale ..... 38
- Organisation et aménagement de la Région de Paris ..... 39

dans la série « **Travaux et Recherches** » :

- La pensée de quelques dirigeants de l'économie soviétique ..... 12
- L'ethnographie des pays du Moyen-Orient ..... 13
- L'Afrique à travers les publications de la Documentation Française (bibliographie 1945-1961) ..... 14
- L'économie politique du socialisme (deux conférences du Professeur Oskar Lange, vice-président du Conseil d'Etat de la R.P. de Pologne) ..... 15