



Annuaire Français de Relations Internationales
AFRI 2004, volume V
Editions Bruylant, Bruxelles

DUSSOUY Gérard , "Politique des voies navigables et intégration territoriale du Mercosur et de l'Union européenne", AFRI 2004, volume V
Disponible sur http://www.afri-ct.org/IMG/pdf/afri2004_dussouy.pdf

Tous droits réservés - Centre Thucydide - contact : centre.thucydide@afri-ct.org

POLITIQUE DES VOIES NAVIGABLES
ET INTÉGRATION TERRITORIALE
DU MERCOSUR
ET DE L'UNION EUROPÉENNE

PAR

GÉRARD DUSSOUY (*)

La maîtrise de l'eau a souvent été à l'origine du politique. Pour le moins, elle aurait favorisé ou consolidé la création d'unités territoriales. Dans son ouvrage célèbre, *Le Despotisme oriental. Une étude comparative du pouvoir total*, Karl August Wittfogel (1) défend la thèse selon laquelle la naissance des premiers grands Etats s'explique par une motivation hydraulique : là où l'écoulement des eaux est irrégulier, où les fleuves sont dangereux parce qu'instables, s'installerait, par nécessité, un régime despotique; en revanche, quand l'eau est suffisamment abondante et que les rivières sont plus paisibles, la démocratie s'établirait plus aisément. En son temps, l'historien romain Strabon notait, au sujet de la Gaule, que son dispositif fluvial était des plus propices aux communications et lui donnait une sorte d'unité naturelle. Beaucoup plus tard, au sein de la géopolitique classique allemande, des spécialistes tels qu'Erich Obst (2) expliquaient que les réseaux hydrographiques de la France et de la Russie avaient été bien plus favorables à l'unité de ces deux Etats que ne l'avait été celui de l'Allemagne, où les grands cours d'eau ont des écoulements parallèles. Aujourd'hui, où l'on s'alarme de la raréfaction de l'eau potable dans le monde, à l'échelle des grands bassins fluviaux, qui furent longtemps des terres de conflits, des coopérations internationales se précisent et ce, souvent dans la perspective d'une politique d'intégration régionale. A cette priorité sont alors associés des objectifs de « développement durable » : navigation, production d'électricité, lutte contre les inondations, irrigation, protection de l'environnement.

En Amérique du Sud, avant même la création du Marché commun du cône sud (Mercosur/Mercosul), le 26 mars 1991, par l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay, ces quatre pays, auxquels s'est associée pour la circonstance la Bolivie, avaient signé, dès 1986, le Traité sur l'« Hidrovia », dont le but était de rendre libre, dans le cadre d'une convention commune, la navigation dans tout le bassin du Parana et de son principal affluent le

(*) Maître de conférences en Sciences politiques à l'Université Bordeaux IV.

(1) Karl August WITTFOGEL, *Le Despotisme oriental. Etude comparative du pouvoir total*, Les Editions de Minuit, Paris, 1964.

(2) Erich OBST, dans la *Zeitschrift für Geopolitik*, 1928.

Paraguay. Cependant, est vite apparu à tous les experts que l'« Hidrovia », c'est-à-dire l'axe fluvial formé par ces deux cours d'eau et, plus encore, l'artère Parana-Tieté, formerait l'épine dorsale du Mercosur en établissant la liaison qui fait défaut entre les régions vitales d'Etats engagés dans un processus d'intégration régionale. La voie navigable prend, à l'échelle de cette organisation régionale, une valeur à la fois symbolique et stratégique en structurant le « noyau central » du Mercosur, en obligeant les partenaires à des investissements conjoints. Bien que critiquée par les mouvements écologistes, cette initiative et la contestation dont elle a fait l'objet ont eu au moins l'avantage de faire surgir un débat communautaire au sein d'opinions publiques nationales n'ayant eu jusque-là que très peu de points en commun.

En Europe, l'élargissement de l'Union va avoir un effet majeur : le recentrage de son espace vers l'Est, qui s'explique par un redéploiement des activités économiques vers des régions tantôt en plein renouveau (région de la Baltique), tantôt déprimées mais où se trouvent des réserves de main-d'œuvre. Or, dans la restructuration du nouvel espace européen, il semble que la voie navigable pourrait être un facteur d'intégration des plus efficaces avec, d'une part, l'achèvement de l'axe Rhin-Danube, dont les potentialités annexes sont multiples, et, d'autre part, la modernisation du Mittelland Kanal jusqu'à Berlin, qui devrait être poursuivie par celle de sa jonction avec l'Oder d'abord et jusqu'à la Vistule ensuite. De surcroît, cet axe septentrional serait susceptible, à long terme, d'être raccordé au réseau ukrainien du Dniepr. A partir de ces deux couloirs de navigation, tous les deux articulés sur le Rhin, il est donc possible de concevoir, grâce aux différentes jonctions nord-sud projetées, une « échelle navigable » qui traversera le continent d'ouest en est.

Il va sans dire que le recentrage de l'espace européen modifie assez sensiblement la position de la France. Sa situation n'est plus aussi avantageuse qu'elle l'était, il y a peu, dans une Europe spécifiquement occidentale et tournée vers l'Atlantique. Or, l'un des moyens, pour elle, de ne pas trop pâtir de l'éirement vers l'Est du « noyau central » de l'Europe est de renforcer ses communications terrestres avec ce dernier. Ce que les autorités politiques françaises ont déjà envisagé au plan autoroutier et pour le rail (TGV Rhin-Rhône et Lyon-Turin). Reste en suspens la question du raccordement de la France à l'Europe navigable en construction. Afin d'éviter sa mise à l'écart, de son propre fait, d'aucuns insistent sur ce que notre pays aurait grand intérêt à repenser et à relancer les plans de modernisation de ses liaisons canalisées avec le système de navigation intérieure européen.

La problématique abordée ici, très ancienne, suscite toujours les mêmes controverses. Dans un premier temps, il est utile de mettre en exergue, à la lumière des histoires nationales, les principes ou les logiques susceptibles de

relier entre elles, la fluvialité et la voie navigable, d'un côté, et la construction politique et l'intégration territoriale, de l'autre.

LA QUESTION DE LA PERTINENCE
DU LIEN ENTRE LA VOIE NAVIGABLE
ET L'INTÉGRATION TERRITORIALE

Les géopolitologues allemands qui se sont intéressés au rapport qui pouvait exister entre les réseaux hydrographiques et la construction des grandes nations européennes se sont demandés comment ces derniers étaient en mesure de favoriser ou non la cohésion territoriale. Et ce n'est pas à établir l'adéquation entre un bassin fluvial et un découpage politique qu'ils pensaient. Loin de tout déterminisme, ils entendaient plus simplement montrer l'influence, positive ou négative, de la forme des réseaux hydrographiques sur la construction politique, sachant que celle-ci est toujours affaire d'hommes. En l'occurrence, affaire de politique de transport, avec l'art et la manière de profiter d'une configuration fluviale ou, au contraire, de la surmonter grâce au creusement de canaux. Or, si la pertinence de la voie navigable par rapport à l'affermissement de la cohésion territoriale des grandes nations est historiquement avérée et si elle est encore assez facile à démontrer dans les grands espaces fluviaux en quête de structuration parce que dépourvus d'infrastructures routières et ferroviaires, elle semble plus problématique quand il s'agit d'espaces économiquement plus développés mais qui restent mal articulés entre eux. Ce qui est le cas de l'Europe élargie, aux territoires nationaux hétérogènes et pour laquelle a été adopté un Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC). En effet, sur le Vieux Continent, dans le contexte d'une concurrence exacerbée des moyens de transport, la participation de la voie navigable à la constitution de grands corridors n'est pas acquise, en dépit de quelques progrès récents. C'est son efficacité économique comparée immédiate, plus que sa rentabilité, qui est en cause, alors même que sa contribution devrait être appréciée en termes de « développement durable » et de « sens politique ».

Fluvialité et unité politique

Quand on analyse la fonction géopolitique des fleuves, deux tendances l'emportent : soit le fleuve sert de ligne de séparation et il est perçu comme une « frontière naturelle » ; soit il est un lien, un « chemin qui marche », et forme avec ses affluents un réseau. Ses fonctions relationnelle et civilisationnelle (Nil, Tigre, Euphrate, Gange, mais aussi Rhin et pourquoi pas la Loire lors de la Renaissance française) sont alors différemment valorisées. Et quand la notion de réseau l'emporte sur celle de frontière, l'influence que peuvent exercer les fleuves qui arrosent un pays dépend des deux dispositifs naturels suivants : soit qu'ils s'écoulent vers la mer dans plusieurs directions

à partir d'une aire centrale, soit qu'ils sont parallèles les uns aux autres et se dirigent tous dans un même sens.

D'après Erich Obst, un dispositif radial de fleuves et de rivières comme celui de la Russie et celui de la France a constitué un atout incontestable. Au contraire, le parallélisme des cours d'eau, *a fortiori* quand les écoulements ont la même orientation, comme en Allemagne (exception faite du Danube), est un handicap. En effet, au temps où la voie d'eau constituait le principal moyen de communication, les pays dotés d'un réseau radial disposaient ainsi d'une centralité naturelle permettant à une force politique établie, d'une part de s'identifier à tout l'espace drainé par le réseau et, d'autre part, de se développer, d'étendre son influence dans toutes les directions. En Russie, c'est la domination du plateau du Valdai qui a permis au royaume de Moscovie de faire l'unité. En France, l'unification a réellement commencé quand l'autorité des Capétiens s'est étendue à tout l'espace situé entre Seine, Loire, Meuse et Saône. Comme dans le cas précédent, le centre politique, l'Ile-de-France, se trouve à proximité du pôle hydrographique français ; situé au confluent de la Seine, de l'Oise et de la Marne, il pouvait communiquer facilement avec les grands cours d'eau qui en émanent. En revanche, dans les pays où le carrefour fluvial fait défaut, la structuration politique se compartimente en fonction des bassins concurrents entre eux, chacun en tant que couloir de circulation et région économique spécifique. Il est vrai que dans son essor marchand, l'Allemagne rhénane a, pendant longtemps, quelque peu ignoré les provinces germaniques trop à l'Est. Pour que le rapprochement s'opère réellement, il a fallu attendre que le Brandebourg finisse par exercer, au XVII^e siècle seulement, sa domination sur le Rhin, la Weser, l'Elbe, l'Oder, la Pregel et le Memel !

Les géopolitologues allemands établissaient donc une distinction entre « réseaux centrifuges » et « réseaux parallèles » pour caractériser les deux catégories de contextes « hydrographico-politiques » que nous venons d'examiner. Dans le même temps, ils notaient aussi l'existence de « réseaux centripètes », résultat de la convergence de plusieurs cours d'eau importants dans un même espace généralement proche d'une côte, plus rarement situé à l'intérieur des terres. Ils remarquaient en même temps que si ces fluvialités centripètes étaient à l'origine de régions portuaires et économiques de premier ordre, elles n'avaient jamais engendré de centre politique dominant ou favorisé le développement de vastes organisations politiques. Et de citer, à l'appui, les exemples de Calcutta, à l'embouchure commune du Gange et du Brahmapoutre, de Bassora, dans une situation identique, ou de Manaos. On peut y ajouter le bassin de La Plata, aujourd'hui au cœur du Mercosur, longtemps disputé et divisé par des frontières discutées, au point qu'il a fallu attendre 1967 pour que les cinq Etats qui se le partagent passent entre eux leur premier accord en créant le Comité international du bassin de La Plata.

Politique des canaux et cohésion territoriale

Si la structure hydrographique a pu jouer un rôle essentiel dans la morphogénèse des Etats, il n'en demeure pas moins qu'on ne saurait y voir autre chose qu'une opportunité, saisie ou non par le pouvoir politique. L'histoire des canaux le confirme.

On peut ainsi examiner l'exemple de la Prusse. Celle-ci parvient à surmonter le handicap du parallélisme de ses fleuves grâce à une liaison perpendiculaire entre l'Elbe, la Spree et l'Oder et à se donner une cohérence à la fois territoriale et fluvio-maritime grâce à une liaison intérieure transversale qui est en même temps une liaison entre la mer du Nord et la mer Baltique. Cette priorité donnée à l'axe ouest-est et recommandée par Frédéric II de Prusse dès 1752 n'a été que rarement démentie, au gré des circonstances historiques. Pendant la révolution industrielle, avec la nécessité de relier la Ruhr aux ports de la mer du Nord, c'est le canal Dortmund-Ems qui était mis en service en 1899. Cependant, très vite à nouveau, la liaison entre le cœur industriel de l'Allemagne et Berlin était privilégiée avec l'aménagement du Mittelland Kanal entre l'Ems et la Weser (1915), puis entre la Weser et l'Elbe (1938). Après la Seconde Guerre mondiale, la division du pays ne conférait de sens qu'aux relations nord-sud, d'où la construction du canal latéral à l'Elbe afin de relier Hambourg à son arrière-pays industriel, en même temps qu'étaient améliorées les conditions de navigation sur le Rhin. Depuis l'unification des deux Allemagnes, la priorité à la liaison est-ouest est de retour avec le « projet 17 », dit de l'unité allemande, c'est-à-dire la modernisation de l'axe navigable entre le Rhin et Berlin, dont l'achèvement était prévu pour 2003 (*cf. infra*). Dans la politique allemande des canaux, qui tend à privilégier l'espace entre le Rhin et l'Oder, la liaison Main-Danube est une exception qui, néanmoins, a traversé toutes les péripéties de l'Histoire, puisque le projet lancé en 1921 a abouti, finalement et sous réserve de quelques améliorations, en 1992.

Quant à la politique française des voies navigables, si elle a commencé plus tôt qu'en Allemagne, elle n'a vraiment présenté la même constance qu'entre le milieu du XVI^e siècle et le milieu du XIX^e, c'est-à-dire d'Henri IV à Charles-Louis de Freycinet, ministre des Travaux publics sous la Troisième République. En reliant entre eux les grands fleuves français, elle correspond, assez clairement, à deux phases de l'unification de la France : la première, politique, sous la Monarchie absolue ; la seconde, économique, après la Révolution. En effet, selon l'avis de Fernand Braudel, dans le « grand espace » que constitue la France du XVII^e siècle, la priorité fut donnée aux longues distances, aux jonctions entre les grands bassins : canal de Briare entre le Loing, c'est-à-dire la Seine, et la Loire, soit entre Paris et Nantes ; canal du Midi ou canal des Deux-Mers, achevé en 1684, entre Rhône (même si le canal du Rhône à Sète n'existe pas encore) et Garonne ; canal de Picardie ouvert en 1738, reliant la Seine aux canaux des Flandres...

Plus tard, de l'Empire à la Troisième République, c'est plutôt de l'intégration de l'espace économique français qu'il s'agit, dans la mesure où les canaux aménagés étaient destinés à relier les principales régions industrielles entre elles (ce qui explique leur relative concentration dans le quart est du pays).

Coût, efficacité et sens politique de la voie navigable

Déjà tenue, dans beaucoup d'Etats développés, pour être un moyen de transport obsolète, la voie navigable, dans sa lenteur, apparaît dérisoire à l'heure de la communication instantanée. La désindustrialisation de l'Europe ou, tout au moins, la fin de ses industries lourdes atteint sa raison d'être avec la réduction drastique des tonnes de pondéreux, d'aciers et d'engins pesants à faire circuler. Dès lors, les défenseurs de la voie navigable ont les plus grandes difficultés à se faire entendre.

En France, en particulier, où l'on s'émeut plus facilement de la lourdeur des investissements hydrauliques que du déficit de la SNCF, d'une dimension autrement plus « pharaonique » que celle dont on gratifie les premiers. Ainsi, que sont les 4 milliards d'euros (28 milliards de francs en 1997) qu'aurait coûté, au final et dans sa totalité, la réalisation de la liaison Saône-Rhin, financée par la Compagnie nationale du Rhône, voire, au pire, les 6 ou 7 milliards d'euros (40 à 50 milliards de francs) selon un autre rapport défavorable, comparés aux 10 milliards d'euros de pertes annuelles qu'engendre le fonctionnement des chemins de fer et auxquels il convient d'ajouter les 2 à 3 milliards d'euros supplémentaires que les Français déboursent chaque année pour les retraites des cheminots ? Et que penser de la comparaison avec les déficits des budgets sociaux qui se chiffrent en dizaines de milliards d'euros et dont on finit par admettre qu'ils sont pour une large part à fonds perdus... ?

Certes, de telles considérations peuvent tourner facilement à la polémique et il faut à tout prix l'éviter. Cependant, dans le même temps, elles justifient deux remarques qui semblent essentielles. La première est que si les services rendus par les deux systèmes de transport ici concernés, rail et voie navigable, ne sont pas exactement comparables, la comparaison des chiffres a le mérite de souligner le caractère subjectif de la notion de coût en matière d'infrastructures de longue durée. Donc, il convient de beaucoup relativiser les chiffres concernant la voie d'eau moderne, laquelle a certainement, au sein d'un système multimodal, des atouts à faire valoir. Par voie navigable moderne, il faut comprendre les cours d'eau et les canaux de classe Va (3),

(3) Selon la classification des voies navigables européennes, la classe Va est celle des grands bateaux rhénans de 95 à 110 mètres de long, de 11,40 m de large, de 2,50 à 2,80 m de tirant d'eau et d'une capacité en charge de 1 500 à 3 000 tonnes, avec une hauteur minimale sous les ponts de 7 mètres pour trois couches de containers. La classe Vb correspond à des convois de 3 600 tonnes, avec 9,10 mètres sous les ponts pour quatre couches de containers.

au minima, capables de faire circuler des barges portant trois couches superposées de conteneurs, lesquels sont symptomatiques de la polyvalence attendue aujourd'hui de tous les moyens de transport. C'est à ce compte que l'on peut donner crédit aux études qui ont établi que le coût d'une tonne/kilomètre par voie navigable est inférieur de moitié à celui du chemin de fer et six fois moindre que par la route. La seconde remarque insiste sur l'autre relativité, celle des dépenses d'investissement, dépenses à long terme, amortissables et assez peu inflationnistes, par rapport aux dépenses sociales, dont le financement devient, tout le monde l'admet, de plus en plus problématique. Sans mettre en cause la légitimité de ces dernières, il va sans dire que l'apport collectif des dépenses d'infrastructures même les plus lourdes en réduit l'impact financier : comment apprécier la coût réel de la liaison Rhin-Main-Danube (2,4 milliards d'euros) par rapport à l'établissement définitif d'un axe navigable qui court depuis la mer du Nord jusqu'à la mer Noire et qui durera des siècles ?

Car ce sont les infrastructures qui donnent sens à l'espace, qui forment les territoires et qui permettent d'en mobiliser les ressources. Elles sont à la fois la trace et le moyen de toutes les grandes réalisations politiques. C'est là une donnée fondamentale de la prise de décision, dont un des meilleurs exemples que l'on puisse étudier aujourd'hui est celui du lien qui unit le projet de l'« Hidrovia » à l'affirmation d'une volonté et d'une identité régionales. Surtout que les changements de gouvernement qui viennent de se produire au Brésil et en Argentine donnent à croire que le Mercosur va y gagner en cohérence, grâce à une plus grande confiance mutuelle. Peut-être deviendra-t-il enfin l'acteur du développement et de l'émancipation de l'Amérique du Sud, en prenant la forme d'une intégration régionale organisée de façon à améliorer la sécurité économique des partenaires et à acquérir collectivement une position plus confortable dans l'économie mondiale. En particulier, dans le face-à-face avec les États-Unis qui veulent voir aboutir le « projet des Amériques », à savoir le démarrage de la ZLEA (Zone de libre-échange des Amériques) à partir du 1^{er} janvier 2006, comme il a été décidé lors du Sommet de Québec, en avril 2001. Ce projet, qui sonnerait le glas du Mercosur, devrait pour le moment tourner au vague compromis en raison de la résistance qu'il suscite. Or, dans la contre-stratégie supranationale d'autocentration de l'espace *mercosureno* que mènent le Brésil et l'Argentine, la voie navigable retrouve en Amérique du Sud un rôle de premier rang. Le communiqué conjoint des Présidents des États du *Mercosur*, de la Bolivie et du Chili, publié le 18 juin 2003, à l'issue du 24^e Sommet du Mercosur à Asunción est clair là-dessus : tout en réitérant le caractère impératif du marché, il insiste sur la nécessité de réaliser dans les délais les plus brefs les travaux d'amélioration de la navigation sur l'axe Paraguay-Paraná.

L'« HIDROVIA » DU MERCOSUR,
INSTRUMENT FONDAMENTAL DE L'INTÉGRATION
TERRITORIALE SUD-AMÉRICAINNE

Le renforcement du Mercosur et son rapprochement avec les Etats de la Communauté andine des nations sont à l'ordre du jour. L'objectif de cette démarche à deux volets est une intégration régionale indépendante des Etats sud-américains qui apporterait deux avantages : celui de mieux maîtriser le processus de la mondialisation qui tend à transformer les pays en voie de développement en segments indifférenciés et de plus en plus assujettis au marché international; celui de pouvoir, sinon rejeter la ZLEA ou ALCA (Accord de libre commerce des Amériques, selon le sigle le plus usité en Amérique Latine) voulue par les Etats-Unis, tout au moins de pouvoir en renégocier les termes avec ces derniers. Car la question que posait Celso Furtado (4) en 1970, celle de savoir « *quel type de développement est préconisé par les Etats-Unis pour l'Amérique Latine?* », reste actuelle.

Or, à l'occasion de sa dernière visite aux pays andins, le nouveau Président du Brésil, première puissance économique du *Mercosur* et neuvième mondiale, a particulièrement insisté sur la place des infrastructures dans l'intégration matérielle du continent. C'est dans cette perspective que le ministère brésilien des Transports fait de l'« Hidrovia » du Mercosur la première étape, sans aucun doute capitale, de l'« interconnexion fluviale » de tout le continent sud-américain qu'accompagnerait une éventuelle ALESA (Association de libre-échange sud-américaine).

L'« Hidrovia » du Mercosur : la synthèse de deux projets

L'idée centrale de la création de l'« Hidrovia » Paraguay-Paraná est de garantir la navigation, de jour et de nuit, pendant toute l'année, de convois poussés. Cette navigation continue s'avère nécessaire pour transporter des matières premières industrielles et agricoles. Certes, il s'agit, d'évidence, de produits à très faible valeur ajoutée, mais l'amélioration des conditions de navigation doit entraîner une baisse des coûts de transport de ces produits lourds qui tiennent encore une grande place dans le commerce *mercasureno* et dont une grande partie est exportée vers l'Europe. C'est ainsi que l'Argentine expédie directement, *via* le Paraná, sa farine de soja (premier poste dans la balance commerciale argentine) depuis Rosario vers Rotterdam. Cette amélioration laisse aussi à penser que l'utilisation de la voie d'eau va prendre une part grandissante du commerce intrarégional du Mercosur, lequel est passé de 4 000 à 20 000 millions de dollars entre 1990 et 1997.

(4) Celso FURTADO, *Les Etats-Unis et le sous-développement de l'Amérique Latine*, Calmann-Lévy, Paris, 1970.

D'ores et déjà l'« Hidrovia » marque un changement d'attitude significatif dans les rapports entre les nations concernées. A travers elle, celles-ci privilégient pour la première fois la coopération aux comportements hostiles, en créant un espace de solidarité qui offre à la Bolivie et au Paraguay, en particulier, l'opportunité d'améliorer largement leurs accès aux ports de l'Atlantique. Le rapprochement le plus spectaculaire est celui du Brésil et de l'Argentine, au point que l'on peut maintenant tenir le Mercosur pour une alliance stratégique de ces deux pays. En raison de l'hégémonie incontestable du Brésil, qui représente 70 % des échanges du marché *mercasureno*, il faut admettre que le changement d'attitude de l'Argentine a été décisif (20 % du marché, contre 7 % à l'Uruguay et 3 % au Paraguay).

Aujourd'hui, les engagements réitérés des uns et des autres gouvernements en faveur de l'union régionale confirment la symbiose des deux projets et font que l'« Hidrovia » n'est rien de moins que l'épine dorsale du Mercosur. Pour cette raison, la réalisation de la première sera un test de premier ordre pour le devenir du second. Car le coût des travaux prévus, de l'ordre de 1 100 à 1 300 millions de dollars, laisse perplexe : le financement est unimaginable sans l'apport de capitaux extérieurs, surtout que la crise financière n'a pas épargné la région ces dernières années. Les relations avec le Fonds monétaire international et avec les Etats-Unis risquent d'être, de ce point de vue, déterminantes. Dans l'immédiat, les dirigeants sud-américains ont obtenu, en vertu d'un accord du 15 mai 2003 entre le PNUD et le Consorcio de Integracion Hidrovaria, une allocation de 900 000 dollars pour le financement des études techniques, économiques et environnementales pour l'exécution des travaux de l'« Hidrovia » Paraguay-Paraná.

La structuration du bassin de La Plata, noyau central du Mercosur

Le plan de l'« Hidrovia » du Mercosur l'organise en deux branches principales, ouest et est, respectivement Paraguay-Paraná et Paraná-Tieté. L'objectif proclamé est de faire de la première un axe ouvert aux bateaux de 2 000 tonnes, au lieu de 500 tonnes aujourd'hui, et aux convois poussés de 18 000 tonnes. L'intention un moment affichée de creuser et de calibrer le lit de chacun des deux cours d'eau a fait naître la crainte chez les écologistes que l'augmentation de l'écoulement fasse baisser, en saison sèche, le niveau des eaux dans le Pantanal. Il s'agit d'une zone humide et marécageuse de 240 000 kilomètres carrés, à l'équilibre fragile, située au nord de part et d'autre de la frontière entre le Paraguay et le Brésil. Une nouvelle fois, planificateurs et environnementalistes allaient s'affronter!

Toute cette agitation autour de la rivière Paraguay ne doit cependant pas faire perdre de vue que dans la structuration spatiale du Mercosur, la branche Paraná-Tieté (bien que n'admettant que des barges de 2 000 à 2 500 tonnes) devrait jouer un rôle plus essentiel que la branche Paraná-Paraguay. Et, ce, même si le trafic qu'elle supporte (6 millions de tonnes en

2001) est inférieur, à l'heure actuelle, à celui que cette dernière admet (8,5 millions de tonnes la même année) et surtout à celui qui lui est promis (20 millions en 2010 et 26 ou 27 millions de tonnes en 2020). En effet, entre le vide amazonien, au Nord, et le vide patagonien, au Sud, le Sudeste brésilien, autour de São Paulo, et la Pampa argentine, autour de Buenos Aires, constituent les deux régions pôles de l'union douanière (la zone littorale qui les inclue toutes les deux assure 65 % du PIB du Mercosur) que l'« Hidrovia » Paraná-Tieté est la seule voie de transports lourds à relier entre elles. C'est pourquoi, dès 1967, les Brésiliens ont commencé à aménager la liaison Tieté-Paraná. Longue de 1 642 kilomètres, entre la ville de Piracicaba, à l'ouest de São Paulo, et le barrage de Jupia sur le Paraná, elle est maintenant achevée. Finalement, entre la Mar del Plata et le cœur économique du Brésil, le seul obstacle à la navigation qui demeure est le barrage d'Itaipu. Et pour le supprimer, le ministère brésilien des Transports envisage la construction d'une échelle de quatre écluses afin de rattraper une dénivellation de 120 mètres. Il est donc logique de penser que, quand cette œuvre d'art sera réalisée, la voie navigable Paraná-Tieté, en assurant le transport des produits industriels grâce aux barges porte-containers, deviendra l'axe structurant principal du marché sud-américain.

Au-delà de la zone littorale centrale, l'aire d'influence de tout le système fluvial à aménager, soit pratiquement toute la Cuenca del Plata, réunit, elle, 80 % du PIB global des huit pays concernés et quelque cent millions d'habitants, dont ceux de tout le Paraguay, de tout l'Uruguay, de la Bolivie du sud-est et du centre-est du Brésil. La branche Paraná-Paraguay en irrigue la partie occidentale. Son rôle, celui du Paraguay en réalité puisque le cours du Paraná est commun aux deux sections, dans la structuration de l'espace *mercasureno* sera plus progressif : dans un premier temps, elle va concerner principalement deux économies à faible potentiel, la paraguayenne et la bolivienne – sans ne sous-estimer en rien l'intérêt que les autorités d'Asuncion et de La Paz accordent à un projet qui leur procurera une véritable ouverture fluviomaritime –, et également contribuer au désenclavement de la région du Gran Chaco et à l'établissement de corridors de transport multimodaux bi-océaniques entre les deux océans qui entourent le cône sud ; dans un second temps, il est clair que l'axe en question prendra une autre dimension, une dimension réellement transcontinentale, si, comme le pensent les Brésiliens, il devait être un jour raccordé au bassin de l'Amazone.

L'« interconnexion fluviale » du continent et le régionalisme stratégique brésilien

Après le rêve d'une Amazonie quadrillée par des grandes routes, le Brésil redécouvre un intérêt tout particulier pour la voie navigable. Ses experts, constatant les immenses possibilités du pays dans ce domaine, recommandent l'aménagement de plusieurs « Hidrovias » régionales, en fonction des

différents bassins. Ici et là, des travaux ont déjà été engagés, notamment sous la forme d'écluses de contournement de barrages existants. Dans le prolongement de l'« Hidrovia do Mercosul », le grand projet en gestation est l'IFLA (Interconnexion fluviale latino-américaine), autrement dit la liaison Paraguay-Amazone-Rio Negro-Orénoque, laquelle a été également souhaitée par le Président vénézuélien Chavez.

De la Mar del Plata au delta de l'Orénoque, l'Amérique du Sud pourrait disposer un jour, du Sud au Nord et en plein dans son axe médian, d'une voie navigable moderne de 10 000 kilomètres de long. Il faudrait pour cela aménager une liaison à travers le seuil séparant les deux grands bassins du Paraná et de l'Amazone. Avec sept barrages et autant d'écluses sur le Jauru et son affluent et quatre ensembles du même type sur le Guaporé, la principale difficulté du parcours est raisonnablement surmontable, expliquent les spécialistes. Le seuil dans le secteur Jauru-Guaporé ne dépasse pas les 195 mètres d'altitude. Au prix d'autres travaux de moindre importance pour supprimer des rapides, comme sur le Madeira ou l'Orénoque, et pour assurer la liaison entre celui-ci et le Rio Negro, ce sont tous les pays d'Amérique du Sud, sauf le Chili et le Surinam, qui seraient desservis.

Chimère de fonctionnaires utopistes ou non, l'idée d'une telle voie monumentale, navigable de l'Argentine au Venezuela, s'inscrit dans le « régionalisme stratégique » du Brésil. Celui-ci, malgré les crises des années soixante-dix à quatre-vingt-dix, n'a jamais renoncé à entraîner derrière lui les autres pays sud-américains dans un processus d'autonomisation régionale. Le rapprochement récent avec les pays andins est sans aucun doute le signe du désir de l'élargissement du marché à tout le continent. Or, dans cette optique, l'IFLA s'avérerait le symbole fort, mais également l'instrument pratique, de la volonté politique communautaire.

LES POTENTIALITÉS DE LA VOIE NAVIGABLE
DANS LA RESTRUCTURATION DE L'ESPACE
DE L'UNION EUROPÉENNE ELARGIE
ET DANS CELUI DE LA GRANDE EUROPE

En Europe, où les systèmes de transport sont multiples et se concurrencent, l'urgence des grandes infrastructures ne saurait être ressentie autant qu'en Amérique du Sud, où des espaces immenses et souvent très peu peuplés restent à interconnecter. Et ce, au moment où, pour la première fois, les principales capitales sud-américaines se lancent délibérément et en toute réciprocité dans une entreprise d'intégration et de développement conjoint. Pourtant, bien que les situations économiques ne soient pas comparables, le Vieux Continent se trouve lui aussi, du fait de l'élargissement de l'Union européenne, face à un problème d'intégration et de cohésion territoriales. Surtout que le Schéma de développement de l'espace communau-

taire (SDEC) exprimait déjà le souhait de faire évoluer ce dernier, depuis l'Europe monocentrée qu'il est vers une Europe plus polycentrique. Cependant, les politiques publiques ne sont plus tellement au goût du jour! Depuis plusieurs années, la priorité va à l'instauration de la concurrence interne à l'Union européenne et à la libéralisation maximale des services dans le cadre des nouvelles négociations de l'Organisation mondiale du commerce. Or, comme le rappelle Pierre Bauby (5), « *la libéralisation survalorise le court terme [...] au détriment du long terme [...] la libéralisation ne prend en compte ni l'aménagement du territoire, ni les conséquences sur l'environnement* ». Ce qui n'est pas bon pour les investissements lourds en général et pour la voie navigable en particulier. Même si, dans son rapport sur les voies navigables en Europe pour la conférence européenne des ministres des Transports, Martin Kraan (6) constate que le Rhin est devenu un axe de circulation fondamental pour les containers (1 million en 1999), tandis que, depuis 1992, depuis qu'il est achevé, le canal Main-Danube a enregistré une augmentation remarquable de son trafic qui a dépassé 6 millions de tonnes en 2000, soit une augmentation de 14,4 % par rapport à l'année précédente, alors même que le trafic est-ouest est encore largement obéré par la transition qui n'en finit pas des pays de l'Est.

Aménagement du territoire et crise des politiques publiques en Europe

La notion de territoire européen est en train d'émerger à la suite de la prise de conscience des disparités régionales grandissantes que va entraîner l'élargissement de l'Union. La nécessité d'une politique de cohésion économique et sociale, déjà inscrite dans l'Acte unique de 1986 (article 23), se double désormais de la préoccupation de la cohésion territoriale de l'UE après 2006, c'est-à-dire à partir du moment où va être profondément remaniée la politique régionale. Il faut savoir en effet, explique la DATAR, que « *dans une Union européenne à 25, le Produit intérieur brut (PIB) par habitant baissera de 13 %. Les 10 % des régions les plus développées auront un PIB par habitant égal à 170 % de la moyenne communautaire, tandis que les 10 % des régions les moins prospères se situeront autour de 38 %* » (7).

Sur une carte publiée par la Commission européenne, on peut vérifier qu'en 1999, les régions où le PIB par habitant est le plus bas sont à la périphérie est (pays Baltes, Pologne, Est de la Slovaquie et de la Hongrie),

(5) Pierre BAUBY, « La politique commerciale de l'Union européenne entre alignement et autonomie », in Christian DEBLOCK / Sylvain F. TURCOTTE (dir.), *Suivre les Etats-Unis ou prendre une autre voie? Diplomatie commerciale et dynamiques régionales au temps de la mondialisation*, Bruylant, Bruxelles, 2003.

(6) Martin KRAAN, *Inland Waterways in Europe. At what level do we want to play?*, document n° 4 pour le séminaire de la conférence européenne des ministres des Transports, « The Inland Waterways Of Tomorrow On The European Continent », Paris, 30 janvier 2002.

(7) DATAR, *Le Schéma de développement de l'espace communautaire*, La Documentation française, Paris, 2002.

celles où le PIB reste très modeste se retrouvent dans la partie orientale (République tchèque, Slovaquie et Hongrie occidentales) et dans la périphérie sud, tandis que celles où il est plus décent, voire moyen, se distribuent entre la Slovénie, la zone est de l'Allemagne, la Finlande pour sa majeure partie et plusieurs régions britanniques, irlandaises, françaises et espagnoles. On n'est pas étonné, sauf peut-être en ce qui concerne le sud de l'Eire, de trouver les régions à plus haut niveau de vie sur l'axe médian de l'Europe et les restantes, celles qui disposent aussi d'un niveau supérieur à la moyenne, en Suède, Autriche, France méridionale ou Espagne du nord-est. Ce n'est pas autre chose que le schéma centre-périphérie bien connu, inhérent à la construction de l'Europe, mais aussi à l'histoire et à la géographie démographiques et économiques des nations qui la composent. Un schéma qui a été quelque peu tempéré, au cours des deux dernières décennies, par la réduction d'un cinquième de l'écart moyen entre les régions.

Avec l'élargissement, bien que les nouveaux adhérents de l'Europe centrale et baltique soient moins prospères que les Etats qui les accueillent, le noyau de l'Union va s'en trouver renforcé. Le paradoxe s'explique assez facilement, par deux raisons principales. La première tient à la proximité, au voisinage : plusieurs régions aujourd'hui en période de transition, mais qui peuvent avoir une tradition industrielle et commerciale affirmée, vont s'agréger, tôt ou tard, au cœur européen – on pense à la République tchèque, à la Galicie et à la région de Varsovie, à la restauration du lien entre l'Autriche et la Hongrie –, une évidence que confirme la concentration des IDE (investissements directs à l'étranger) en Europe centrale dans les zones citées. La seconde raison, liée à la précédente, réside dans la tendance actuelle à la délocalisation des industries de main-d'œuvre vers les PECO (Pays d'Europe centrale et orientale) et au-delà du Bug : cela concerne en particulier l'industrie automobile, sachant que les salaires sont considérablement plus élevés en Allemagne, en France et même en Espagne que dans les pays de l'Est de l'Europe. Le plus grand constructeur européen, Volkswagen, vend annuellement 460 000 véhicules fabriqués par sa filiale tchèque Skoda, soit 20 000 de moins que sa filiale espagnole Seat, mais avec une marge bénéficiaire de 4,8 % pour la première contre 1 % pour la seconde. Plus au Nord, la réorganisation de la coopération régionale autour de la mer Baltique, avec l'augmentation consécutive du commerce intra-baltique, au rythme d'à peu près 20 % par an depuis la fin de la Guerre froide, renforce aussi le rôle de « place centrale » de l'Europe médiane. Nonobstant que l'Allemagne et la Pologne sont membres du Conseil des Etats de la mer Baltique (CEB), il suffit, pour en être convaincu, de savoir que le gouvernement allemand, dans son rapport sur les transports 2000, a prévu qu'entre 1997 et 2015 l'ensemble du transport de marchandises connaîtra une croissance d'environ 64 % (en tonnes par kilomètre) à l'intérieur du territoire natio-

nal, mais de 91 % pour le trafic transfrontalier et de 105 % pour le trafic de transit!

L'affirmation de la « dimension septentrionale » de l'Europe, comme le recentrage de celle-ci vers l'Est, ne sont pas incompatibles avec le « polycentrisme » souhaité par le SDEC. Cependant, cela n'est concevable qu'à deux conditions. En premier lieu, il faut balayer l'illusion d'un rééquilibrage parfait, de ce que nous appellerions un « polycentrisme équipollé », parce qu'aucune politique volontariste n'aurait les moyens de changer de façon tellement radicale une structuration de l'espace européen aussi historiquement ancrée et aussi cumulative. En second lieu, il convient d'admettre que ce qui est positivement attendu, à savoir une réelle irrigation économique de toutes les régions européennes plutôt qu'une redistribution systématique des activités dans l'espace européen, est avant tout affaire de connexion, d'articulation entre les pôles et de couloirs de communication. Or, une telle intention ne saurait négliger le moyen remarquable qu'est la voie navigable quand elle est une artère transeuropéenne, ce qui est déjà le cas du couloir Rhin-Danube, malgré la modestie de son trafic. Il faut remarquer aussi qu'il concerne l'espace de la Grande Europe, et pas seulement celui de l'Union, en desservant au passage l'Europe balkanique. Et ce n'est sans doute pas un hasard si la faisabilité de son pendant septentrional, le couloir Rhin-Dniepr, a été mise à l'étude.

« Echelle navigable » et cohésion territoriale de la Grande Europe

Les réalisations actuelles et les différents projets internationaux à l'étude donnent à penser, qu'à plus ou moins long terme, pourrait exister d'un bout à l'autre de l'Europe, d'Ouest en Est, une « échelle navigable ». A la base de celle-ci, le Rhin, bien entendu : artère vitale de toute l'Europe industrielle (avec un trafic record de 158,6 millions de tonnes en 2000), le fleuve fait système avec ses antennes des réseaux belge, néerlandais et mosellan, sans constituer encore un véritable couloir transeuropéen, nord-sud, avec le Rhône, en raison de la fameuse carence d'une liaison moderne avec ce dernier.

Sur cette fondation rhénane se greffent deux longs axes navigables Ouest-Est. L'un, au sud, est achevé, si l'on fait abstraction des travaux encore nécessaires à une navigation sans problème. L'autre, au nord, reste potentiel parce que seulement modernisé sur environ un quart de son parcours. Entre les deux couloirs sont projetées depuis plusieurs années, avec quelques fois des débuts de réalisation, des liaisons qui, sans être parallèles, formeraient comme les barreaux d'une échelle. Si l'on ajoute les antennes annexes à chacun des deux grands couloirs et si tous les canaux indispensables, à construire ou à transformer, devenaient une réalité, c'est, dans quelques décennies, tout un système navigable qui pourrait s'étendre de la France à l'Ukraine, sans qu'il ne soit pas impossible de le raccorder au système russe

de la Volga. On n'en est pas encore là, tant s'en faut, mais on imagine sans mal la contribution d'une telle « échelle navigable » à la cohésion de l'espace européen. On peut, par conséquent, examiner ce qui s'esquisse et en jauger la portée.

Le couloir Rhin-Danube est une réalité. De l'avis des experts, il reste néanmoins quelques améliorations à apporter : la plus urgente concerne la section du Danube comprise entre Straubing et Vilshofen, en Allemagne ; les autres améliorations envisagées à moyen terme relèvent plus d'un intérêt local ou national, mais présentent une certaine envergure et, par là même, confirment l'effet d'intégration attendu. C'est ainsi, par exemple, que la Croatie, qui projette depuis trente ans de mieux s'arrimer au bassin du Danube grâce à un canal de 61 kilomètres entre celui-ci et la Sava, prévoit son creusement à l'horizon 2010 ; mais sur les 3 500 kilomètres de la liaison rhéno-danubienne, dont le débouché sur la mer Noire a été amélioré et raccourci d'environ 400 kilomètres par le canal entre le Danube et le port de Constantza, l'amélioration des conditions d'exploitation ne tient pas qu'aux infrastructures : comme le rappelle la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, il est impératif que la Convention de Budapest adoptée à l'occasion de la réunion de la Commission du Danube, dans cette même ville, en juin 2001, soit respectée ; cette convention relative aux conditions de navigation sur le Danube recommande en effet une libéralisation du marché fluvial, des règles juridiques permettant de consacrer des capitaux à la modernisation des ports fluviaux et au relèvement technologique des flottes et, enfin, l'approfondissement de la coopération internationale. Prenant l'exemple de l'un des PECO, il paraît à la Commission « *inévitabile de prévoir une intervention ponctuelle de l'Etat visant à renouveler la flotte et à adapter l'offre de capacité de transport à la demande du marché* ». Compte tenu de ces insuffisances logistiques et de la crise de reconversion des économies des pays qu'il traverse, le couloir fluvial du sud de l'Europe connaît, malgré tout, des débuts plutôt encourageants.

Au nord, le corridor Rhin-Dniepr n'est qu'une fiction, car en fonction des normes de la navigation intérieure moderne, il s'arrête à Berlin, pour ne se poursuivre plus loin qu'avec le fleuve ukrainien lui-même. En Allemagne, dont le pouvoir fédéral a décidé de consacrer 15 billions d'euros aux voies navigables d'ici à 2012, la modernisation du Mittellandkanal bat son plein. La mise à niveau de la classe Va de l'itinéraire entre le Rhin et Berlin est donc sur le point d'être achevée et les Allemands envisagent maintenant la poursuite de cette entreprise jusqu'à l'Oder. Précisons que le Mittellandkanal communique, sur la base parfois de gabarits moins importants, avec la mer du Nord et la Baltique, grâce à l'Ems, la Weser, l'Elbe, le canal Elbe-Lübeck, mais le gouvernement fédéral va engager des travaux d'amélioration sur plusieurs tronçons. Au-delà de l'Oder, le tracé du couloir navigable existe, mais en pointillé, c'est-à-dire qu'il correspond soit à des rivières au

chenal insuffisant, soit à des canaux obsolètes ou déclassés. En Pologne, l'Oder est théoriquement navigable entre Kozle et Stettin, mais seulement au gabarit de la classe IV à partir de son confluent avec la Warta. Là commence la vieille liaison avec la Vistule, terminée à la fin du XIX^e siècle. Malgré son ancienneté, depuis que le commerce entre la Pologne et l'ouest européen s'est accru, depuis le début des années quatre-vingt-dix, l'axe germano-polonais est de plus en plus utilisé, ce qui pourrait justifier sa modernisation. Vers l'est, en vérité, le tracé n'existe que sur la carte, tellement les installations sont vétustes; on comprend donc facilement qu'on en soit seulement, pour cette partie du corridor, aux études de pré faisabilité (*cf.* Bélarusse), et que les projets les plus avancés de raccordement avec le couloir méridional se concentrent du côté de l'Elbe et de l'Oder.

Des idées déjà assez anciennes de liaisons entre ces deux cours d'eau, mais aussi la Vistule, d'une part, et le Danube, d'autre part, existent. Leur matérialisation permettrait d'utiliser la métaphore de « l'échelle navigable ». Or, qu'en est-il exactement ? De son côté, le gouvernement tchèque s'est engagé dans un programme ambitieux de développement de ses voies d'eau : pour la prochaine décennie, Prague tire des plans pour rallier le Danube *via* la Morava, mais aussi l'Oder supérieur. Sachant qu'une liaison ne serait pas, par la suite, très difficile à établir entre l'Oder et la Vistule, c'est un rôle-clef que la Porte de Moravie serait appelée à jouer dans le futur du système navigable européen.

Il ne s'agit, bien entendu, que de prendre en considération ce qui existe ou, parmi les projets anciens ou nouveaux, ceux que la Conférence paneuropéenne sur les transports par les voies navigables a jugés primordiaux. Celle-ci, qui s'est réunie en septembre 2001 à Rotterdam et qui doit se retrouver en 2006 à Bucarest, a publié un *Livre Blanc* dans lequel il est souligné que « *le transport maritime intracommunautaire et le transport fluvial sont deux éléments-clefs de l'intermodalité, qui doivent permettre de faire face à la congestion croissante des infrastructures routières et ferroviaires et de lutter contre la pollution atmosphérique. Ces deux modes de transport sont restés jusqu'à présent sous-exploités, alors que la Communauté dispose d'un potentiel inestimable et de capacités de transport quasi illimitées* ». Les potentialités examinées sont considérables, d'évidence, en matière de développement durable, mais au moins autant en matière d'intégration territoriale et de cohésion spatiale. Il serait dès lors très dommageable pour la France qu'elle se tienne à l'écart du grand réseau d'infrastructures navigables qui se met progressivement en place en Europe.

Le raccordement problématique de la France au réseau navigable européen

Officiellement, depuis 1997, la question est caduque puisque la programmation de la liaison Rhin-Rhône par la vallée du Doubs a été arrêtée et

même annulée. Il n'est pas sûr qu'existe un jour ce couloir navigable mer du Nord-Méditerranée, tant de fois ajourné. Le problème est que la voie navigable a mauvaise presse en France. Ainsi, c'est sans soulever la moindre réaction qu'il a été décidé de suspendre, pour une raison d'économies, l'achèvement de la liaison Seine-Nord, alors même que le trafic fluvial connaît dans notre pays, malgré la vétusté des canaux, une croissance surprenante. Or, le « barreau » Seine-Nord est le seul qui, dans l'état actuel du réseau français, permettra, par des chemins détournés si l'on ose dire, le raccordement au système transeuropéen. On comprend, dans ces conditions, que les partisans de la rénovation et du développement de la voie navigable, n'aient pas renoncé, en particulier quand il s'agit de relier directement le Rhône au Rhin. L'abandon du programme diligenté par la Compagnie nationale du Rhône (CNR) autorise, en effet, différentes personnalités et institutions à préconiser un plan de substitution plus satisfaisant, d'un point de vue géoéconomique, pour deux raisons essentielles : il répondrait aux attentes des trois régions du « Grand Est » de la France ; il serait complémentaire avec la liaison Seine-Est, c'est-à-dire la liaison entre Paris et les pays rhénans ; il inciterait à son aménagement. Ce plan, qui renoue avec un ancien projet du ministre Freycinet, repose sur trois opérations : la mise au gabarit Vb, de préférence, de la branche sud du canal de l'Est, le canal Saône-Moselle ; la construction d'un nouveau canal (77 km, 10 écluses) entre cet axe, à partir de Conflandey, et Montbéliard, où s'effectuerait la jonction avec le Doubs dans le but de retrouver le tracé du canal initialement conçu par la CNR entre Montbéliard et Mulhouse-Niffer. Selon les promoteurs de ce plan, la liaison Saône-Rhin, *stricto sensu*, « coûterait environ de 25 à 30 % de plus que le tracé initial par le Doubs (4 milliards d'euros 1997) ». Quant au financement des travaux, il serait toujours aussi légitime qu'avant, qu'il soit assuré grâce à la vente de l'hydroélectricité du Rhône comme la CNR s'était employée à l'obtenir.

Incontestablement, le plan proposé, avec son tracé « en Y » qui permet une liaison directe nord-sud en même temps qu'il facilite la connexion Seine-Est, a l'immense avantage de raccorder tout le « territoire navigable » français au réseau transeuropéen. Il fait des grands ports français ses sorties maritimes les plus à l'ouest et au sud. Dès lors, la non-prise en considération de ce plan correspondrait de la part de la France à sa mise à l'écart volontaire d'un système de transport paneuropéen dont on peut parier qu'il est appelé à s'étendre du fait de sa réévaluation économique et environnementale. D'une certaine façon, cela reviendrait aussi à admettre une marginalisation relative du pays dans une Europe qui se recentre vers l'Est.

CONCLUSION : LA PORTÉE GÉO-HISTORIQUE
DE LA POLITIQUE PUBLIQUE DES CANAUX

Aujourd'hui comme hier, la politique des canaux ou des voies navigables, comme celle de toutes les grandes infrastructures, est d'une portée historique remarquable parce qu'elle relève nécessairement d'une stratégie d'Etat ou d'un groupe d'Etats désireux d'intégration territoriale et de cohésion spatiale. Ce qui a été observé pour la France et pour l'Allemagne dans le passé et qui vaut toujours, dans une certaine mesure, pour cette dernière, se retrouve, de nos jours, dans l'espace sud-américain et à l'échelle de l'Europe.

En Amérique du Sud, la volonté naissante des Etats de la Cuenca del Paraná de s'organiser collectivement pour maîtriser leur destin et pour assurer leur propre développement se précise dans le projet communautaire de faire de l'« Hidrovia del Mercosur » le système fluvial fédérateur de leurs économies. Il devrait permettre, en effet, la structuration de l'espace central du marché commun du cône sud et faciliter les liaisons avec les régions plus périphériques, en attendant que, peut-être, son extension vers le nord participe, un jour, à l'intégration du continent sud-américain dans son entier. Sa réalisation ou son abandon sera, à n'en pas douter, une épreuve décisive dans la quête de reconnaissance et d'autonomie des membres du Mercosur.

En Europe, où les infrastructures de transport ne font pas autant défaut, où des choix sont possibles entre les différents modes de communication, l'engouement pour la voie navigable est bien moins partagé. Toutefois, le double défi de la cohésion territoriale et du développement durable redonne à la politique des canaux une certaine chance de retrouver un nouveau lustre, comme le laisseraient croire quelques indices, principalement situés en Europe centrale. D'abord, il est clair que l'existence de liaisons navigables transeuropéennes, à l'instar de l'artère Rhin-Danube, rendrait plus facile l'intégration territoriale d'une Union européenne qui vient de s'élargir vers l'Est, mais qui le fera encore (au moins jusqu'à la Roumanie). Surtout que, si elles sont bien organisées, ces liaisons peuvent aisément faire communiquer entre elles les différentes façades maritimes européennes. Ensuite, il est évident que par rapport à l'état de saturation qui menace les transports terrestres et par rapport à la préoccupation générale de limiter les émissions de gaz carbonique, la voie navigable, du moment qu'elle est une longue artère la moins éclusée possible, a sa place dans un système de communication moderne et efficace.

Parce qu'elle s'inscrit dans le temps et qu'elle modèle l'espace, la politique des canaux révèle les grandes constructions qui jalonnent l'histoire des hommes.

INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

- BAUBY, Pierre, « La politique commerciale de l'Union européenne entre alignement et autonomie », in Christian DEBLOCK / Sylvain F. TURCOTTE (dir.), *Suivre les Etats-Unis ou prendre une autre voie? Diplomatie commerciale et dynamiques régionales au temps de la mondialisation*, Bruylant, Bruxelles, 2003.
- BERNOT, Jacques / ROCCA SERRA, Jacques / SCHREIBER, Marc, *Canal Rhin-Rhône. Le dossier*, Economica, Paris, 1998.
- COELHO DE GODOY Paulo Roberto / PAULO VIEIRA, Antonio, *O Estado de Aguas no Brasil. Hidrovias Interiores*, Ministério dos Transportes, sur le site Internet www.mma.gov.br/port/srh/acervo/public/doc/oestado/texto/51-72.html
- Commission européenne, *Premier rapport d'étape sur la cohésion économique et sociale*, 30 janvier 2002, sur le site Internet www.europa.eu.int/comm/eurostat
- Communiqué conjoint des Présidents des Etats membres du Mercosur, Bolivie et Chili, 18 juin 2003, sur le site Internet www.presidencia.gub.uy/sic/noticias/archivo/2003/junio/2003061805htm
- DATAR, *Le Schéma de développement de l'espace communautaire*, La Documentation française, Paris, 2002.
- DEBLOCK Christian / CADET Gérard, « La politique commerciale des Etats-Unis et les nouvelles dynamiques régionales », in Christian DEBLOCK / Sylvain F. TURCOTTE (dir.), *Suivre les Etats-Unis ou prendre une autre voie? Diplomatie commerciale et dynamiques régionales au temps de la mondialisation*, Bruylant, Bruxelles, 2003.
- *Défis*, bulletin du PNUD, mai 2003, n° 4.
- *El Gran Chaco*, 2000, sur le site Internet elgranchaco.com/basededatos/paraguay/contenido3-3.html
- Conseil économique et social, Conseil économique pour l'Europe, *Etude de la situation actuelle et des tendances du transport par voie navigable dans les pays membres*, Nations Unies, 14 novembre 2001, TRANS/SC.3/2001/8.
- EDWARDS-MAY David, *Voies navigables d'Europe*, Euromapping, 38170 Seyssinet, 2002.
- FURTADO Celso, *Les Etats-Unis et le sous-développement de l'Amérique Latine*, Calmann-Lévy, Paris, 1970.
- GODET Michel, *Le Choc de 2006. Démographie, croissance, emploi*, Odile Jacob, Paris, 2003.
- HEISKANEN, Markku, « L'élargissement de l'Union européenne et la Baltique », in BLANC-NOËL, Nathalie (dir.), *La Baltique. Une nouvelle région en Europe*, L'Harmattan, Paris, 2002.
- HENNING Richard / KÖRHOLZ Leo, *Einführung in der Geopolitik*, Munich, 1933.
- *Hidrovia Home Page*, sit Internet <http://www.chasque.net/rmartine/hidrovia/newyork.html>, dernière consultation le 14 janvier 2003.
- KRAAN Martin, *Inland Waterways in Europe. At what level do we want to play?*, document n° 4 pour le séminaire de la Conférence européenne des ministres des Transports, « The Inland Waterways Of Tomorrow On The European Continent », Paris, 30 janvier 2002.
- OBST, Erich, dans la *Zeitschrift für Geopolitik*, 1928.
- PONTON Rogelio, *Los sistemas de transporte y su impacto en el desarrollo local y regional*, 2001, sur le site Internet www.rosarion.gov.ar/per/Acti/Semil16.htm
- Promofluvia, *Rhin, Rhône, Saône, Moselle, et les autres*, Lyon, 1999.
- ROSAS, Maria Cristina, *La economía internacional en el siglo XXI. OMC, Estados Unidos y America Latina*, Universidad Nacional Autonoma de Mexico, 2001, Mexico, p. 331.

- SILVEIRA Mariana, *The South American Hidrovia Parana-Paraguay. Environment vs.Trade?*, International Environmental Law, sur le site Internet www.chasque.net/rmartine/hidrovia/Env_xtrad.html
- The Vienna Institute for International Economic Studies, sur le site Internet www.wiiw.ac.at
- TURCOTTE Sylvain F., « Le multilatéralisme brésilien et le libre-échange dans les Amériques », in Christian DEBLOCK / Sylvain F. TURCOTTE (dir.), *Suivre les Etats-Unis ou prendre une autre voie? Diplomatie commerciale et dynamiques régionales au temps de la mondialisation*, Bruylant, Bruxelles, 2003.
- WITTFOGEL Karl August, *Le Despotisme oriental. Etude comparative du pouvoir total*, Les Editions de Minuit, Paris, 1964.