

A L'ORIGINE : LE CANAL DU MIDI, PUIS LE CANAL DU RHÔNE AU RHIN

La réalisation du canal du Midi, de 1666 à 1681, sous la direction de Paul Riquet, fut un chantier hors du commun, considéré comme le plus grand du XVII^e siècle. A la fin du siècle suivant, elle allait faire naître un autre projet encore plus grandiose : celui d'une liaison fluviale entre Amsterdam et Marseille. Les travaux de la jonction entre la Saône et le Doubs sont réalisés entre 1784 et 1802. Le chantier est poursuivi en direction du Rhin de 1804 à 1832 et l'inauguration officielle du Rhône au Rhin se fera le 14 novembre 1834. Les difficultés majeures furent le franchissement de la ligne de partage des eaux (Alt. 340 m) allant vers le Rhin et vers le Rhône. Il fallut de très nombreuses écluses pour franchir ce seuil. Il y eut aussi le creusement du tunnel sous la citadelle de Besançon.

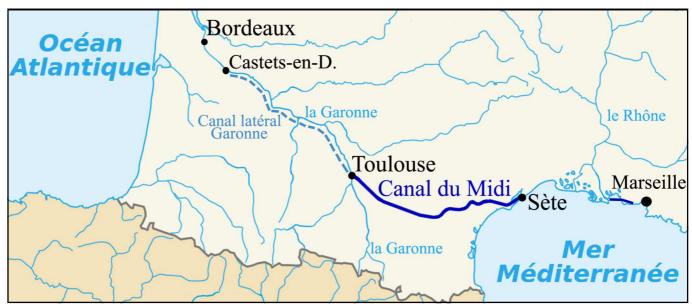
A cette époque, alors que l'acheminement par charrettes était un frein aux échanges commerciaux, l'utilité de telles liaisons se justifiait pleinement. Cette utilité décrut avec l'apparition du chemin de fer et entre 1882 et 1921, le canal fut mis au gabarit Freycinet (Péniches de 350 tonnes et de 38,5 m de long) pour

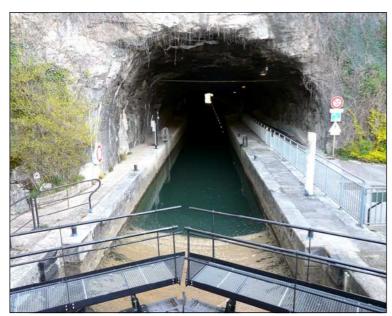
abaisser le prix du coût du transport devenu peu compétitif. Mais, nous étions encore loin des 5.000 tonnes du gabarit européen apparu après la seconde guerre mondiale. Cette mise au gabarit européen commença en 1970 entre Nieffer et Mulhouse, mais contestée par les écologistes et certains économistes, elle fut abandonnée en 1997. Il faut du temps aux politiques, trop souvent mal conseillés par des énarques forts en thème, pour résister aux sirènes de rêveurs convaincants, ou d'opportunistes peu scrupuleux. Les réalités économiques ne s'apprennent pas sans y avoir été réellement confrontés. Les épisodes plus récents des abattoirs de la Villette et, bien plus affligeant, des « Avions renifleurs » en sont la parfaite illustration!

fleurs » en sont la parfaite illustration!

Mais, si au XVIIIe siècle, ou au début du XIXe, le projet du canal du Rhône au Rhin se justifiait pleinement, qu'en était-il de sa prolongation vers Marseille qui amena le creusement du tunnel du Rove et du canal de desserte au XXe siècle?

Chantier hors normes, le canal du Midi fut réalisé dans un premier temps de Toulouse à Sète. Il fut prolongé par le Canal latéral de la Garonne au XIX^e siècle. Dès la fin du XVIII^e siècle, il suscita la liaison du Rhin au Rhône, puis celle du Rhône à Marseille.





Passage du canal du Rhône au Rhin sous la citadelle de Besançon. Il a été mis aux normes Freyssinet (Péniches de 350 tonnes).

Histoire du tunnel du Rove

Paul Riquet avait fait des émules, et déjà au XVII^e siècle, l'idée d'un canal joignant le Rhône à Marseille avait été émise. Mais, hors l'aménagement du canal, il y avait ici un obstacle de taille : la traversée du massif calcaire de la Nerthe, haut de près de 270 m.

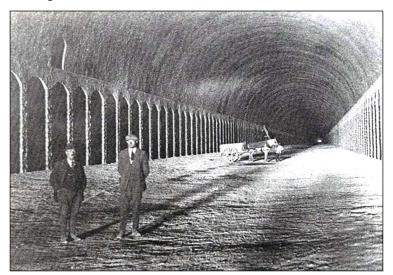
Cependant, les grandes idées ne meurent jamais et en 1820, après les débuts de la liaison Rhin-Rhône, elle refaisait surface. Il fallut cependant attendre 1879 pour voir apparaître un avant-projet. Une loi du 24 décembre 1906 déclarait le projet d'utilité publique et les premiers travaux débutaient en 1907. Ces travaux étaient ralentis par la guerre, mais la jonction entre les tronçons partant des deux extrémités du tunnel était faite fin février 1916. La première traversée officielle eut lieu le 23 octobre 1926 avec les membres de la Chambre de Commerce de Marseille et l'inauguration fut présidée par Gaston Doumergue, Président de la République, le 25 avril 1927.

L'exploitation du tunnel dura peu de temps. L'évolution des moyens de transport rendait l'utilisation des péniches peu rentables. A cela s'ajouta le ralentissement économique dû à la crise de 1929 et à la guerre 1939-45. La fin de l'exploitation arriva d'une manière naturelle, le 16 juin 1963, avec l'effondrement qui se produisit à 1,7 km de la sortie nord, la voûte cédant sur une centaine de mètres de longueur. Un grand cratère d'une dizaine de mètres de profondeur témoigne en surface de cet effondrement. En 1963, le manque de rentabilité n'incita pas à engager les frais d'une remise en état.

Réflexions

Cette exploitation trop brève et peu rentable amène des réflexions amères. Le creusement du tunnel occupa jusqu'à 3.500 ouvriers. Les dimensions du tunnel sont imposantes : 7.120 m de long, 22 m de largeur pour 15 m de haut (profondeur 4 m et voûte 11 m au dessus de l'eau). Cette section correspond à 3 fois en dimension, donc 9 fois en surface à celle du tunnel sous le Mont-Blanc. Plus de 5 km furent creusés dans un calcaire solide et compact. Il faut y ajouter le creusement d'une vingtaine de kilomètres de canaux et

l'aménagement d'un chenal sur une douzaine de kilomètres le long de l'Etang de Berre. On en déduit l'importance du coût du projet. Une étude sérieuse et impartiale de rentabilité d'une telle opération avait-elle été faite en 1906 ? Quel réel échange de marchandises pouvait on espérer entre le Rhône et Marseille et quel réel avantage auraient pu en tirer les communes de l'étang? ? Les décideurs s'étaient-ils laissés convain-



Le tunnel avant sa mise en eau laisse apparaître ses dimensions exceptionnelles.



La monumentale entrée côté rade de Marseille : 22 m de large et 11 m de hauteur de voûte. C'est exceptionnel pour un tunnel.

Abandonnée par les péniches, l'entrée du tunnel sert maintenant de refuge à la navigation de plaisance.





L'aspect actuel de l'intérieur du tunnel est toujours aussi monumental, mais quelle tristesse se dégage de son inutilité!

cre que ce tunnel allait créer artificiellement un trafic suffisant? On retrouve actuellement ce flou dans le projet de l'installation portuaire de Mourepiane, dont la réalisation est cependant faussée par l'action des associations dites d'intérêt local, parfois très égoïstes et peu civiques.

Le trafic fluvial en France

Différemment du transport par camions qui permet de joindre directement le cœur de la production au cœur de la zone à desservir, le transport fluvial n'a pas la même souplesse et nécessite des transbordements. De plus il est grevé par sa lenteur et n'a sa pleine justification que lorsqu'un cours d'eau est bordé d'industries lourdes, nécessitant le transport du charbon, du minerai ou d'autres frets pour lesquels la vitesse n'est pas un impératif et les transbordements faciles. C'est le cas du Rhin où circulent 300M de tonnes par an. Le trafic du Rhône paraît ridicule avec ses 7M de tonnes sur l'ensemble du fleuve! Cherchez sur Géoportail le nombre de péniches visibles entre Arles et Fos! En France seule la Seine et une portion de Rhin paraissent rentables. Paris a un trafic fluvial de 20M de tonnes et Strasbourg 10. Qu'en est-il au terminal du canal à Fos?

Perspectives de réouverture

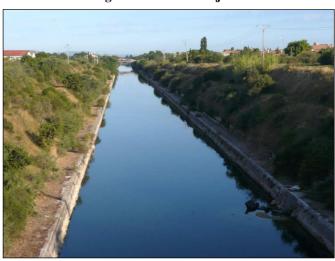
Aujourd'hui, l'entrée ouest du tunnel est fermée. L'entrée est, vers Marseille est ouverte sur 150 m pour permettre aux bateaux de plaisance de trouver une place, souvent insuffisante dans le port qui la jouxte.

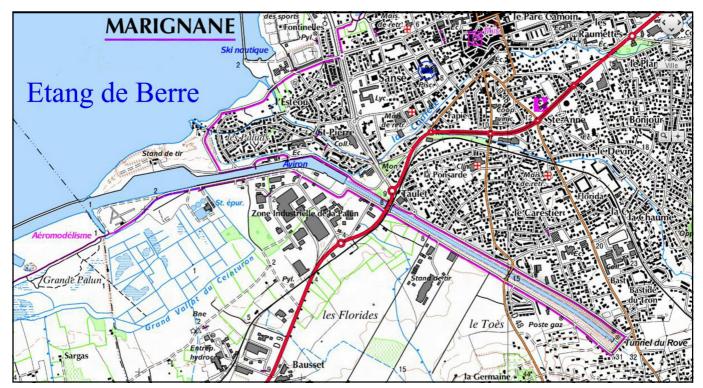
Cependant, en 1966, l'arrivée de l'eau de la Durance via le canal de la Durance et sa dernière usine hydroélectrique, a créé un déséquilibre écologique dans l'Etang de Berre. Les 71 m de hauteur de chute d'eau de la centrale produisent 610M kwh par an. Mais la grande quantité d'eau douce rejetée par la centrale, ainsi que les limons apportés par l'eau du canal



Entrée du canal du côté de l'Etang de Berre, identique à l'entrée côté Marseille.

Un canal de largeur identique et de 3,5 km de long joint le tunnel à l'Etang de Berre. Il est aujourd'hui inutilisé.





Après la sortie N.O. du tunnel, le canal rejoint l'Etang de Berre par un canal de 3,5 km, le long de la zone urbaine de Marignane. Il est ensuite séparé de l'étang par une digue, longeant l'étang sur une douzaine de kilomètres.

ont complètement faussé le milieu naturel aux dépens de ceux qui vivaient de la pêche. La salinité, en particulier, a été divisée par plus de deux et l'étang est soumis à une forte eutrophisation (visuellement: verdissement de l'eau par prolifération de micro-algues) qui nuit au développement de la vie. Malgré les mesures prises par l'EDF, la situation est loin d'être encore parfaite.

Depuis 2000, le Groupement d'intérêt public pour la réhabilitation de l'étang de Berre (GIPREB) étudie la restauration de la circulation d'eau entre la baie de Marseille et les étangs. Un premier projet est présenté en 2008, concernant une dérivation du tunnel à la hauteur de l'éboulement. Cette galerie permettrait un débit d'eau de mer de l'Estaque vers l'étang de Berre, permettant entre autres, de limiter l'eutrophisation de l'étang. En 2010, le GIPREB, élargi, change de dénomination (mais pas de sigle) « Gestion intégrée, prospective et restauration de l'étang de Berre ». Il accentue ses efforts sur un projet qui pourrait aboutir en 2017.

Conclusions

Une fois de plus un bel ouvrage, nécessitant de gros travaux et un investissement lourd, s'est révélé peu opérationnel. Le déclin du port de Marseille n'estil pas dû en partie à des mauvais choix?

C'est le revers des investissements avec des fonds publics. A côté de belles entreprises, comme le canal de Suez, la France s'est souvent illustrée en d'autres lieux par des choix douteux...

Paul COURBON

A 1,7 km de la sortie N.O. du tunnel, une vaste dépression de surface marque l'effondrement du tunnel.

