

La CCNR face à une innovation technique : l'introduction du poussage dans la navigation rhénane (1957-1967)

En proposant cette communication, nous entendons étudier les rapports qu'a entretenus la CCNR avec une technique de navigation présente aux Etats-Unis dès les années 1930, sur le Mississippi et les Grands Lacs, ainsi que sur d'autres fleuves comme le Dniepr ou le Congo, mais non encore utilisée en Europe occidentale jusqu'au milieu des années 1950 : le poussage. On sait qu'il s'agit là de l'un des aspects de la révolution des transports par voie d'eau à l'œuvre tout au long du second XXe siècle, sur les mers et les océans comme sur les fleuves et les rivières. Le poussage consiste à remplacer les longues files de chalands et de péniches trainées par remorqueurs ou automoteurs par des barges rectangulaires, sortes de conteneurs flottants de grande capacité, dépourvues d'équipage, amarrées solidement à un navire pousseur de forte puissance qui les conduit à destination. Les historiens économistes, du moins en France, s'intéressent peu à la navigation fluviale, contrairement aux autres modes de transport qui ont suscité de nombreux travaux¹. C'est l'une des raisons qui nous ont amené à y consacrer cette communication. Il en est d'autres. Au milieu des années 1950, l'apparition du poussage concernait directement la CCNR en tant que garante du libre accès au bassin rhénan et émettrice de règles qui en déterminent l'utilisation. A travers l'introduction de cette nouvelle technique, il était tentant d'analyser la manière dont une organisation internationale, la CCNR, aborde l'innovation. Comment l'accueille-t-elle ? De façon réticente et conservatrice ou, au contraire, avec enthousiasme et conviction qu'il en résultera un progrès général dans la voie qu'elle s'est tracée ? Le sujet n'est pas neuf. Des travaux ont été consacrés à plusieurs organisations techniques internationales face aux innovations, par exemple dans le domaine des télécommunications ou de l'énergie nucléaire. La problématique est-elle semblable ou différente s'agissant de la navigation fluviale ? Y observe-t-on, comme souvent en histoire des techniques, des interactions multiples agissant sur l'innovation par une sorte de choc en retour ? A ces raisons d'ordre général s'en sont ajoutées d'autres plus spécifiques : la possibilité d'accéder à un riche fonds d'archives, celui de la CCNR conservé aux Archives départementales du Bas-Rhin qui en facilitent grandement l'accès² ; enfin, nous nous permettons d'ajouter une note plus personnelle. Nous avons assisté, voici bien longtemps, lors d'un stage de longue durée effectué à la fin des années 1960 dans l'armement allemand Raab Karcher, à Duisbourg-Ruhrort, au spectacle des bateaux pousseurs venant s'amarrer le long des quais et avons descendu le fleuve jusqu'à Rotterdam à bord de l'un d'entre eux. Nous avons observé l'effervescence suscitée par les progrès du poussage à l'intérieur de cet armement et la joie qu'y déclenchaient les succès remportés par l'Allemagne dans ce domaine, occasion de rivalité et d'émulation avec la France et nous interrogeons sur leur arrière-plan. La préparation de cette communication nous a permis d'y revenir. Nous la présenterons en montrant tout d'abord les multiples implications que comporte cette nouvelle technique de navigation, puis en analysant les mesures prises par la CCNR face à elle, enfin en recherchant les raisons qui expliquent que l'institution ait fait preuve, dans ce domaine, d'une extrême prudence, du moins jusqu'en 1967, date qui, à plusieurs égards, représente un tournant.

Une nouvelle technique aux multiples implications

Les enjeux que comporte la nouvelle technique de navigation sont nombreux. Les premiers sont, bien évidemment, de nature économique. Les principaux armements rhénans attendent du poussage une substantielle diminution du coût du transport de produits bruts, essentiellement les vracs, représentés par le charbon, le minerai de fer, le pétrole, et espèrent ainsi être en mesure de réduire leurs tarifs pour augmenter leurs parts du trafic. Le poussage est, avec d'autres progrès auxquels il

¹ A l'exception notable de Bernard Le Sueur, auteur de nombreux ouvrages sur le sujet, dont *L'évolution de la navigation intérieure et de ses métiers XIXe-XXe siècles* (consulté en ligne).

² Nous souhaitons à cette occasion adresser tous nos remerciements à Madame Pascale Verdier, directrice des Archives départementales du Bas-Rhin, et à ses collaborateurs, tout particulièrement à M. Perradin pour son accueil et l'aide apportée dans nos recherches.

est étroitement associé, tels que la navigation au radar et le radioguidage, d'origine américaine. C'est d'ailleurs à l'occasion d'une mission de l'OECE outre-Atlantique en 1951 que le commissaire de France René Graff l'observe. Même s'il en rend compte en termes dubitatifs, estimant que « le système du poussage ne conviendrait absolument pas aux bateaux du type de ceux qui sont actuellement en usage sur le Rhin et les autres fleuves européens [car] il faudrait supposer tous ces bateaux réformés et remplacés par des barges rectangulaires du type américain, ce qui est tout à fait inconcevable », il y a dans cette influence américaine la marque d'un effort de rationalisation - le terme revient à de multiples reprises dans la documentation - qui est bien dans l'esprit du temps. Parmi ces armements, se détachent deux cas, l'un français, l'autre allemand, qui rivalisent pour la première place dans ce trafic.

Côté français, la CNFR, issue d'un regroupement entre plusieurs armements privés effectué sous l'égide du gouvernement français en 1924, a pour directeur général à la fin des années 1950 Robert David, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Le personnage est hors du commun. Il a commencé sa carrière au ministère des Travaux publics, se spécialisant dans les revêtements routiers, pour lesquels il a préconisé une méthode de fabrication à chaud d'enrobés bitumineux qu'il a observée aux Etats-Unis en 1950 lors d'une mission de productivité dans le cadre du plan Marshall³. Puis, dès son entrée à la CNFR en 1957, il participe à une nouvelle mission d'études, cette fois privée, envoyée par l'entreprise et composée, entre autres, du directeur de l'agence de la CNFR à Rotterdam et du chef du bureau d'études du chantier néerlandais De Diesbosch auquel la CNFR confie la construction de ses matériels⁴. Les conclusions qu'il en tire dans un petit ouvrage publié l'année suivante tranchent avec les réserves de René Graff. Elles témoignent d'un réel enthousiasme pour la nouvelle technique. L'auteur en rappelle l'ancienneté, car elle est apparue aux Etats-Unis, sur le Mississippi et ses affluents, dès le milieu du XIXe siècle, à « l'époque héroïque de la navigation fluviale [où] les grands packet boats à roues à aubes [...] poussaient à la descente un petit nombre de barges faiblement chargées, généralement détruites à l'arrivée ». Puis, après une éclipse due au développement du trafic ferroviaire, ce mode de transport a connu une renaissance spectaculaire à partir des années 1930 grâce à l'adoption du moteur Diesel et aux grands travaux réalisés par l'administration fédérale ». La conclusion a des allures de plaidoyer : « Aux Etats-Unis, les chargeurs comprennent de plus en plus que leurs possibilités de développement dépendent de l'utilisation de la voie d'eau. Le nombre d'industries nouvelles s'installant en bordure de cette voie en témoigne. Le développement industriel et le développement des transports par eau vont de pair et justifient la confiance absolue dans l'avenir de ces transports manifestée par toutes les grandes compagnies de navigation et par le gouvernement fédéral lui-même qui engage des travaux considérables pour perfectionner l'aménagement des rivières et étendre toujours davantage le réseau navigable »⁵.

A ces prises de position, s'ajoute une fierté nationale non dissimulée. Fortement marqué par la Seconde Guerre mondiale, ayant pris part à la lutte armée contre l'occupant, Robert David est convaincu que l'entreprise placée sous sa direction, et, au-delà, son pays peuvent légitimement prétendre à la prééminence sur le voisin allemand. Il écrit par exemple à René Graff en 1960, à propos d'un nouveau type de convoi poussé dont il demande l'homologation : « Notre armement est le seul qui ait quelque expérience de l'exploitation poussée en amont de Duisbourg. [...] C'est donc

³ Voir à ce propos Arnaud Berthonnet, *La coopération des laboratoires des Ponts-et-Chaussées avec les entreprises routières, les constructeurs de matériels et les producteurs de granulats français de 1945 à 1980*, Comité d'histoire du Ministère de l'Equipement, 2003, p. 225-226 (consulté en ligne).

⁴ Parmi ses membres, on relève les noms de René Vadot, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en poste à Nancy depuis 1948, et de Pierre Ballade, directeur général de la Société française de navigation rhénane.

⁵ Robert David et Pierre Ballade, *La navigation intérieure par convois poussés aux U.S.A.*, Strasbourg, Editions de la Navigation du Rhin, 1958 (avec introduction de Pierre Brousse, 42 p., nombreuses illustrations), cit. p. 12 et 41. L'éditeur est celui de la CCNR.

bien évidemment à [lui] qu'il appartient pour l'instant de défendre l'idée d'une normalisation d'un second type de barge, et cela dans l'intérêt général. » Sans doute ne craint-il guère d'être démenti, car même si son interlocuteur appartient à une génération différente, les deux hommes partagent nombre de traits communs. René Graff a été directeur du Port autonome de Strasbourg depuis 1938, puis, après l'interruption de la guerre lors de laquelle, étant en poste à Alger, il a aidé les forces anglo-américaines au moment du débarquement de novembre 1942, a retrouvé son poste en 1945. Il le quitte en 1960 pour devenir président-directeur général des Raffineries de Strasbourg. C'est dans ces conditions que Robert David, souvent qualifié de « père du poussage rhénan », revendique l'antériorité sur les autres armements lorsqu'il fait naviguer, entre Duisburg et Strasbourg, le 17 octobre 1957, un remorqueur transformé, le *Président Herrenschmidt*, d'une puissance de 800 CV qui pousse devant lui deux barges à la capacité de transport de 1 700 tonnes.

Côté allemand, la société d'armement Raab Karcher GmbH, sise à Duisburg-Ruhrort, issue d'une entreprise de négoce charbonnier fondée à Kaiserslautern en 1848, puis passée sous le contrôle du groupe énergétique Gelsenberg depuis 1906, a également « pris la décision, après un voyage d'étude aux Etats-Unis, d'adopter la technique de poussage, de concert avec trois autres armements, un allemand et deux hollandais. En moins de 11 mois, le chantier naval Chr. Ruthof, de Wiesbaden, a construit une unité expérimentale, le *Wasserbüffel*, premier navire pousseur allemand sur le Rhin, avec 4 barges qui a joué un rôle décisif dans l'introduction de cette technique dans la navigation rhénane »⁶. Il s'agit, cette fois, d'un bâtiment spécialement construit à cette fin, et non d'un ancien remorqueur transformé, et sa puissance est supérieure à celle du bâtiment français (1 260 CV). Les deux réalisations sont néanmoins proches et les dates des voyages inauguraux semblables, à trois semaines près⁷. Les documents disponibles n'indiquent pas qui, chez Raab Karcher, a eu l'initiative de cette décision. Peut-être, parmi les dirigeants de cette entreprise qui a possédé l'un de ses établissements principaux à Strasbourg, au temps du Reichsland, entre 1872 et 1918 et qui s'y est réinstallée durant la seconde occupation, certains ne restent-ils pas insensibles à l'idée d'entrer en compétition avec l'armement alsacien. Toujours est-il que, de même que les demandes présentées par la CNFR sont appuyées, au sein de la CCNR, par le commissaire de France René Graff, celles de Raab Karcher ont toute chance d'être favorablement accueillies par le commissaire d'Allemagne Heinz Huber qui préside depuis 1960 le Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen et le Verband deutscher Rheinreedereien et n'est autre que l'ancien directeur de la société, appartenant au cercle des familles fondatrices⁸.

D'autres armements sont également intéressés par le poussage et suivent le mouvement lancé par la CNFR et par Raab Karcher : sociétés allemandes comme la Fendel Schifffahrts AG, de Mannheim, associée à Raab Karcher pour la mise en exploitation du *Wasserbüffel*, ou comme celles reliées aux grands Konzerns sidérurgiques et miniers (Krupp, Stinnes, Haniel, Manesmann) ; sociétés suisses comme la Basler Rheinschiffahrt AG et la Schweizerische Reederei ; sociétés néerlandaises comme la SEAM (Scheepvaart & Agentur MijNV), la Van Ommeren Shipping BV, ancienne filiale de la Royal Dutch, la NRV Nederlandsche Rijnvaartvereniging et la NV Handels & Transport Mij. Vulcaan, ces deux dernières ayant, elles aussi, participé à l'initiative prise par Raab Karcher... S'y ajoutent les sociétés exploitant des barges de poussage, nombreuses dans les grands ports, notamment à Strasbourg (Société générale Le Rhin, Lloyd rhénan, Sté strasbourgeoise d'armement) ou dans les environs (SANARA - Compagnie générale de navigation et de transport, à Lauterbourg), mais aussi

⁶ Fritz Pudor, *Wachstum in 110 Jahren. Raab Karcher 1848-1958*, Essen, West-Verlag, 1958, 88 p., cit. p. 66.

⁷ ADBR, 212 J 176, carton d'invitation à l'inauguration prévue le 6/11/57 adressé à l'ambassadeur Adrien Thierry, président de la CCNR.

⁸ *Wer ist wer ? Das deutsche Who's Who*, Berlin, Arani Verlag, 1970, éd. 1969-1970, p. 541. Né à Strasbourg en 1912, il est le fils de Willy Huber qui a présidé la firme de 1909 à 1928. C'est lui qui en préface l'ouvrage commémoratif cité plus haut.

aux principaux points de transit du trafic comme Wesseling, au sud de Cologne, pour le lignite, ou Ludwigshafen, au confluent du Neckar, pour le pétrole et les produits chimiques.

Pour tous, la mise en œuvre de l'innovation permet une indéniable satisfaction de prestige, fort sensible à travers les noms ou « devises » attribués aux navires. Si la CNFR donne à ses pousseurs les noms de grandes figures du commerce et de la navigation en France et en Alsace (*Président Herrenschmidt, Gaston Haelling, Paul Vidal*), Raab Karcher se réfère plutôt aux légendes et à la mythologie (*Nashorn, Ajax, Herkules, Hector, Achilles, Odysseus*), les compagnies néerlandaises à l'histoire maritime des Temps modernes (*Oliver van Noord, Piet Hein, Jakob van Heemskerck*⁹). Seule la Suisse, avec le *Blümlisalp*, échappe à cette surenchère. Mais les bénéficiaires du passage, on s'en doute, sont d'abord et avant tout d'ordre financier. Si l'on se réfère à l'expérience acquise sur d'autres voies navigables comme la Seine où le passage existe depuis 1955, l'économie de personnel, en navigation semi-continue, y compris la nuit, peut atteindre 40% et la capacité de transport des convois poussés représente le double de celle des trains de chalands remorqués¹⁰. De même, une étude comparative réalisée en 1960 dans le cadre de la Commission économique fait ressortir, sur la liaison entre la Ruhr et Strasbourg, un rendement du passage par tonne/kilomètre supérieur de 3,2 à 3,3 fois à celui du remorquage et, si l'on tient compte de la puissance mise en œuvre, de 2 à 2,5 fois. La vitesse augmente aussi très sensiblement, permettant d'effectuer sur cette liaison des rotations en 6 jours seulement, au lieu de 16 pour les trains de chalands remorqués¹¹. Mais tout dépend de la possibilité de transformer les conditions de travail des marinières. L'enjeu prend ici une dimension sociale.

La profession de marinier est demeurée, sur le Rhin comme sur d'autres voies navigables d'Europe où elle a été étudiée, un métier très traditionnel, véritable mode de vie impliquant, outre les marinières, les familles séjournant à bord des bâtiments. Fortement syndiquée, elle est sujette à de brusques explosions de mécontentement en certaines circonstances. Or, du fait du passage, les horaires de travail des marinières comme leur mode de vie sont appelés à un complet bouleversement. Le travail, pour être rentable doit se faire en continu, y compris la nuit, grâce à l'utilisation du radar et du radioguidage. Dès lors, il faut constituer trois équipes, l'un d'entre elles demeurant au repos à terre, et la famille du marinier ne peut plus naviguer avec lui à bord du pousseur. Les armements rhénans, s'ils veulent adopter la nouvelle technique, devront donc négocier avec les confédérations de marinières de nouvelles conventions collectives, en particulier avec la Fédération internationale des ouvriers du transport, fondée en 1896, affiliée à la Confédération syndicale internationale, qui siège à Londres, et obtenir que l'accord éventuellement réalisé soit homologué par les autorités de tutelle, dont l'Organisation internationale du travail. Tout ceci recèle des menaces de conflits d'autant plus lourdes que le passage risque de pousser à la ruine les entrepreneurs individuels qui exploitent leur bâtiment faisant du cabotage de port et port, à la recherche des offres des utilisateurs disponibles dans les grandes bourses d'affrètement. D'autres enjeux représentés par le passage sont d'ordre administratif. Les cargaisons qui naviguent sur le Rhin et ses affluents donnent lieu à perception de droits de douane dans les ports, sauf lorsqu'il s'agit d'un trafic de transit, auquel cas la cargaison est dédouanée, à condition que la clôture de la cale soit réalisée par des écoutilles. Pour que le passage soit rentable, il faut rendre le dédouanement possible aux postes frontières, y compris la nuit, notamment à Emmerich-Lobith,

⁹ Fernand Herrenschmidt a présidé la Chambre de commerce de Strasbourg de 1919 à 1938. Gaston Haelling, directeur du Port autonome de Strasbourg, a été préfet du Bas-Rhin à la Libération. Paul Vidal, inspecteur général des Ponts et Chaussées, a organisé les transports fluviaux durant l'occupation de la Rhénanie en 1923. C'est aussi le beau-père de Marc Bloch. Olivier van Noord, Piet Hein et Jakob van Heemskerck sont des navigateurs et flibustiers hollandais de la fin du XVI^e siècle.

¹⁰ Chartier, « Problèmes de la navigation fluviale dans la région parisienne », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 1965, vol. 42, p. 41-52.

¹¹ ADBR, 212 J 176, Sous-comité des transports par voie navigable, Comité des transports intérieurs, Commission économique pour l'Europe, 22/6/60.

entre Allemagne et Pays-Bas, Hansweert, sur le canal Zuid-Beveland qui joint le bas cours de l'Escaut au Rhin, ainsi qu'aux postes franco-allemands de Neuburgweier, près de Lauterbourg, et d'Huningue. Compte tenu des modes de travail des services publics, l'enjeu n'est pas négligeable. Enfin, le passage nécessite de multiples aménagements de plus ou moins grande ampleur, sur les différentes catégories d'ouvrages d'art : largeur des écluses, profondeur du chenal navigable, tirant d'air sous les ponts, accessibilité des berges, balisage des rives... De tous ces aménagements, ce sont les jonctions avec les affluents et canaux qui relient le Rhin aux régions avoisinantes qui posent le plus de problèmes, d'autant plus urgents qu'en 1964 la canalisation de la Moselle, de Coblenze à Thionville, est achevée, après huit années de travaux, rendant la rivière accessible aux convois poussés de 1 350 tonnes. Ce n'est pas le cas en revanche des canaux creusés à la fin du XIXe siècle et dans les premières décennies du XXe siècle pour joindre la Ruhr aux ports allemands de la mer du Nord comme le Rhein-Herne Kanal et le Wesel-Datteln Kanal qui forment pour le passage autant de culs-de-sac. Tout ceci implique une coordination des initiatives entre les organismes concernés par la navigation rhénane, d'autant plus délicate à mettre en œuvre que les débuts de cette nouvelle technique de navigation coïncident avec la mise en application du traité de Rome qui a rangé la politique commune des transports parmi les objectifs de la CEE.

Les mesures prises par la CCNR : diversité du contenu, lenteur dans la mise en application

Comment la CCNR intervient-elle dans ce domaine ? Outre ses comités déjà existants, elle se dote, pour préparer ses décisions, d'une institution nouvelle, le Sous-comité restreint des essais de passage, qui lui propose d'homologuer le matériel. Toutefois la lenteur et la prudence restent de mise, de sorte qu'à la fin des années 1960, dix ans après avoir été introduit sur le Rhin, la place occupée par le passage demeure limitée.

Mis en place en octobre 1957, le Sous-comité restreint des essais de passage se compose d'un délégué par Etat membre. Il est présidé par l'ingénieur en chef de la CCNR qui peut faire appel, pour telle ou telle de ses réunions, à des experts choisis par lui. Il a délégation des Comités des règlements de police et de visite pour organiser, à la demande des armements, des essais sur telle ou telle section du fleuve et recommander à la Commission centrale, d'autoriser l'exploitation du matériel pour une période de temps généralement limitée à une ou deux années renouvelables¹². Cette procédure évite aux armements d'attendre chaque session de la Commission centrale pour pouvoir exploiter leur matériel. Elle allège la prise de décision, sans nuire au droit des délégations nationales de s'opposer à telle ou telle initiative. En effet, en cas de désaccord au sein du Sous-comité, l'affaire est transmise aux comités des règlements de police et de visite qui l'examinent en réunion commune, puis, si le désaccord persiste, elle vient devant la Commission centrale qui tranche en dernier ressort. Les documents accompagnant les réunions du Sous-comité permettent de se faire une idée précise d'une activité qui, durant la période 1957-1967, semble avoir été considérable. Les réunions se tiennent au rythme de 7 en moyenne chaque année, durant une à trois journées, dans les grands ports comme Strasbourg, Duisbourg, Nimègue, Bâle, mais aussi dans certaines sections du fleuve à la navigabilité difficile comme le Gebirge (Saint-Goar, Bingen, Boppard) et sur les principaux affluents du Rhin (Main, Neckar, Moselle), voire sur le Danube ou la Seine.

Années	Nombre total de réunions	Lieux de réunion
1958	11	Coblenze, Duisbourg, Nimègue (4 fois), Saint-Goar, Spire, Strasbourg (2 fois), Worms
1959	6	Duisbourg, Düsseldorf, Nimègue (3 fois), Strasbourg
1960	7	Duisbourg, Mannheim, Paris, Saint-Goar, Strasbourg (3 fois)
1961	6	Bâle (2 fois), Boppard, Nimègue, Saint-Goar, Strasbourg

¹² CCNR, *Protocoles des séances*, 29, 3/10/1957.

1962	5	Bâle, Coblenze, Duisbourg, Saint-Goar, Strasbourg
1963	7	Bâle, Duisbourg, Mannheim, Saint-Goar (2 fois), Strasbourg (2 fois)
1964	8	Bâle (2 fois), Bingen (2 fois), Duisburg, Nimègue, Strasbourg, Wageningen
1965	8	Bâle (3 fois), Heidelberg, Nimègue, Rotterdam, Saint-Goar, Trèves
1966	8	Bâle (2 fois), Duisbourg (2 fois), Kobern, Mayence, Paris, Würzburg
1967	7	Bâle, Coblenze (2 fois), Linz, Regensburg, Strasbourg (2 fois)

La personnalité du président du Sous-comité a compté dans le succès de l'institution. De nationalité néerlandaise, Johann-Heinrich Verhey a fait toute sa carrière à l'intérieur de la CCNR dont il a été ingénieur en chef à partir de 1946, à part une courte période de détachement auprès du Waterstaat néerlandais pour diriger les opérations d'assèchement de l'île zélandaise de Schouwen-Duiveland, submergée par les flots lors du raz de marée de 1953. Sa correspondance le montre à l'aise avec de multiples interlocuteurs : autres ingénieurs dirigeant les administrations nationales de la navigation, représentants des compagnies d'armements, dirigeants de syndicats de bateliers, journalistes et rédacteurs de la presse professionnelle. Ses relations amicales avec beaucoup lui permettent d'accéder à la primeur des informations et de jouer un rôle d'intermédiaire utile à tous. Il se tient au courant de tout ce qui concerne les techniques de poussage dans le monde, des Grands Lacs au Congo et au Danube¹³. Il sait apaiser les tensions entre armements et administrations chargées du contrôle de la navigation, par exemple lorsque les capitaines de deux navires pousseurs de la CNFR enfreignent les règles imposées pour le franchissement des ponts à Duisbourg¹⁴. L'hommage qui lui est rendu par la commission centrale unanime en 1967, à l'annonce de son décès survenu peu après son départ en retraite trois ans auparavant, est révélateur du souvenir qu'il y laisse, pour sa compétence technique, son ardeur au travail, mais également ses qualités humaines¹⁵. Il est remplacé à son poste par Oskar Schoppe, responsable de la Wasser- und Schifffahrtsdirektion de Mayence. Le Sous-comité change alors d'appellation et devient Comité restreint de navigation pour tenir compte de l'ensemble des progrès intervenus dans les techniques de navigation. Mais il demeure composé d'un petit nombre de membres, malgré le souhait de la délégation allemande de doubler le nombre des représentants de chaque Etat riverain, auquel s'oppose avec succès le nouveau président qui estime que « l'efficacité du travail du Comité [...] dépendra essentiellement du nombre de ses membres »¹⁶.

Dans ce cadre, les essais de poussage permettent de tester les capacités d'évolution sur le fleuve des navires. Ceux-ci poussent devant eux une ou plusieurs rangées de barges accouplées par câbles d'acier, mais dépourvues de gouvernail et d'équipage, et donc privées d'autonomie de fonctionnement. La manoeuvrabilité dépend, non seulement des dimensions du convoi, mais aussi de la configuration du chenal navigable, de la profondeur du fleuve, de la vitesse du courant, des possibilités de dépassement ou de croisement par d'autres bâtiments. Les dispositions que le Sous-comité propose d'adopter à la Commission centrale portent essentiellement sur les dimensions et la composition des convois poussés, les barges étant, soit disposées « en flèche » l'une derrière l'autre, pour diminuer la résistance du courant, soit accouplées deux à deux côte à côte, ce qui nécessite des

¹³ ADBR, 212 J 176, lettre de Schoppe, de Mayence, 16/10/56, lui transmettant les règles de navigation sur les Grands Lacs édictées par le gouvernement fédéral américain ; lettre d'A. Van Riet, Inspecteur de la navigation au Congo belge, 9/5/57, communiquant des informations et des photos de navires pousseurs « sur notre grand fleuve » ; 212 J 177, lettre de Mihaly Szenkovits, directeur de la Magyar Hajo es drugyar, de Budapest, 14/5/63, le remerciant d'avoir favorisé sa visite à la CFNR.

¹⁴ *Ibid.*, compte rendu d'une réunion tenue à la Wasser- und Schifffahrtsdirektion de Duisbourg entre 2 de ses membres et 5 représentants de la CNFR, 1/12/59. Tenue hors de la présence de Verhey, celle-ci permet, par son « climat d'entente et de bonne compréhension », le succès d'une séance dans la même ville du Sous-Comité des essais de poussage à laquelle est présenté le pousseur *Gaston Haelling*.

¹⁵ CCNR, *Protocoles des séances*, 1967.

¹⁶ *Ibid.*, protocole 21, 28/4/66, p. 97-99.

portions du fleuve suffisamment larges, dépourvues de courbes et de faible pente. Tout diffère aussi selon que la navigation est « remontante », vers l'amont, ou « avalante », dans le sens du courant. Une fois adoptées par la Commission centrale de la CCNR, ces dispositions sont portées à la connaissance des intéressés par les administrations nationales respectives.

Le point délicat est représenté par les dimensions des convois poussés qui conditionnent la capacité de transport. Il faut, pour éviter les tensions entre délégations nationales, adresse et diplomatie. Un exemple suffira à cet égard : celui de la demande réitérée de la CNFR de mise en circulation de barges de 11,40 m entre Lauterbourg et Strasbourg. Depuis avril 1961, dans ce secteur, la largeur maximale est fixée à 11m20. Or ces dispositions expirent au 31 août 1963. Dès l'année précédente, J.-H. Verhey met en garde le directeur général Robert David contre une possible surenchère entre les différents armements. Celui-ci lui répond : « Il faut une limite, certes, et nous en convenons volontiers. Mais l'accroissement de 11,20 à 11,40 n'est que de 1,8%. Comment justifierait-on que cette augmentation, parfaitement logique puisqu'elle correspond aux écluses de 12 et de 24 m, bouleverserait la sécurité sur le fleuve ? [...]. La sécurité sur le fleuve ne dépend pas de ces 0,60 m de largeur supplémentaires. » Et d'annoncer à son correspondant la mise en œuvre par la CNFR de « programmes de construction [qui] porteront sans doute à peu près exclusivement sur ce nouveau type dont la capacité est 30 à 40% plus grande [...] et qui est le modèle le plus avantageux pour l'exploitation de gros volumes de pondéreux sur la Meuse, la Moselle et le Rhin en amont de Salzig »¹⁷. Aucune autorisation de navigation de ce modèle n'a cependant encore été donnée. Un an plus tard, espérant sans doute contourner les réserves de l'ingénieur en chef, Robert David fait intervenir le commissaire de France René Graff, président en exercice du Comité du règlement de police. Celui-ci porte la question devant la Commission centrale à la session d'avril 1963, présentant la demande comme une simple autorisation de faire circuler le nouveau type de barges, et non de former un convoi en les accouplant deux à deux, ne représentant donc qu'« une mise à jour et une légère modification des règles actuellement en vigueur ». Mais Heinz Huber, commissaire d'Allemagne, soutenu par ses collègues de Suisse et des Pays-Bas, s'y oppose au nom des « craintes qu'une telle décision susciterait pour la sécurité de la navigation, notamment par basses eaux ». Certes René Graff explique que ce serait donner « un avertissement aux armements qui font construire des barges, afin qu'ils sachent que, si l'on autorise les barges de 11 m 40 sur une largeur, on ne les autorisera pas à les faire circuler accouplées sur 2 ou 3 largeurs [et que] le Comité [du règlement de police] n'a pas cru devoir aller jusqu'à interdire de naviguer aux bateaux déjà construits. » La subtilité paraît excessive et l'affaire est renvoyée à une nouvelle session. Finalement, une transaction s'opère, les dispositions précédentes étant maintenues, à l'exception « des convois poussés comprenant des éléments en service ou en construction au 1/9/63 ». René Graff plaide pour que « ce compromis qui ne satisfait entièrement personne, tout en satisfaisant à peu près tout le monde [...], ne [soit] pas à nouveau remis en cause par la Commission centrale ». Il est adopté, pour une nouvelle durée de deux ans¹⁸. Une année entière a donc été nécessaire pour débloquer la situation, provisoirement car le problème resurgit à chaque échéance des dispositions en cours, la délégation allemande persistant à refuser la largeur de 11 m 40 sur le Rhin, en recourant à des arguments qui ne changent guère même et René Graff obtenant à grande peine la prolongation du régime de faveur accordé aux convois français.

La lenteur est également de mise en ce qui concerne la composition des équipages naviguant sur les convois poussés. Une convention sur les conditions de travail dans la batellerie rhénane avait été signée à Paris en 1950, puis révisée à Genève en 1954. Elle nécessite d'être réadaptée aux exigences du poussage, en autorisant notamment la navigation nocturne. De concert avec l'Organisation internationale du travail, la CCNR convoque à cette fin en 1961 une conférence tripartite rassemblant les représentants des employeurs, des syndicats et des gouvernements. Placée sous la présidence du

¹⁷ ADBR 212 J 177, juillet 1962

¹⁸ CCNR, *Protocoles des séances*, 21/6/63.

jurisconsulte Claude Bonet-Maury, commissaire de France à la CCNR et délégué général du Comité des armateurs français¹⁹, elle tient plusieurs sessions infructueuses. Les seuls points d'accord, obtenus en 1963, concernent le sens à donner aux termes de navigation continue (plus de 20 h par jour) et semi-continue (entre 16 et 20h) et le principe selon lequel tout marinier a droit à un jour de repos pour deux jours de travail. Mais la fixation des minimums d'équipage sur les différentes catégories de pousseurs, malgré un tableau proposé par la CCNR en 1967, n'aboutit à aucun texte avant 1976, date à laquelle la question quitte le domaine de compétence de la CCNR pour rentrer dans celui de la CEE. De même, en ce qui concerne les obstacles administratifs mis à la navigation par poussage, le Comité des Douanes de la CCNR n'obtient des autorités néerlandaises la possibilité de dédouanement nocturne à Emmerich-Lobith qu'en 1965, pour les seuls bâtiments montants et à titre provisoire, pendant six mois seulement. Enfin, les travaux de rectification des ouvrages d'art nécessaires aux convois poussés (élargissement des écluses, rectification des berges, écartement des piles et relèvement de la hauteur des tabliers des ponts) ne progressent qu'à lente allure. Ce n'est guère que dans l'installation du radioguidage et du radar que les progrès sont sensibles. A partir de 1965, tout pilote de bateau poussé navigant sur le Rhin doit être en possession d'un diplôme de conduite au radar délivré, après un examen théorique et pratique, par une commission instituée à cet effet²⁰. Ainsi se transforme un métier qui avait longtemps conservé son visage traditionnel, réclamant de l'expérience pour affronter « une navigation [qui] n'est pas sans danger avec les rapides, les brumes, les ponts [...], [exercé par des hommes] pour la plupart originaires de certains villages proches du fleuve qui, depuis des siècles, les ont fournis de père en fils »²¹. Il reste que, dans la plupart des domaines, les « errements actuels [...] faisant souffrir l'armement rhénan d'une discrimination qui ne frappe pas ses concurrents par fer et par route » que dénonçait Robert David en 1958 dans un mémorandum adressé à René Graff et à l'ensemble de la Commission centrale ont persisté bien au-delà de ce que l'armateur estimait supportable²².

Explications et portée d'un bilan mitigé

Comment comprendre ces lenteurs ? On ne saurait reprocher à la CCNR de s'être désintéressée du poussage. Celui-ci a au contraire occupé une large partie de son attention, sous les présidences successives d'Adrien Thierry (jusqu'en 1961), Jacques Fouques-Duparc (1961-1966) et Bernard de Menthon (1966-1967). Mais il s'est heurté à des pressions contradictoires, ainsi qu'à un contexte défavorable créé par la surcapacité qui affecte la navigation rhénane et par les difficultés éprouvées par la CCNR à définir ses relations avec les institutions européennes.

La multiplicité des interlocuteurs auxquels la CCNR se trouve confrontée représente une première raison des lenteurs constatées. Certains forment de véritables groupes de pression. C'est le cas par exemple de l'Union internationale pour la navigation fluviale (UINF) qui rassemble depuis 1954 (?) les représentants de plusieurs compagnies d'affrètement. Un groupe de travail sur le poussage s'y est constitué en commun avec le Consortium international de la navigation rhénane qui regroupe également de nombreux armements. Des recommandations sont formulées à destination de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) qui se réunit au château de la Muette à Paris, siège de l'OECE. Elles sont aussi envoyées pour information à la CCNR. Le secrétariat de ce

¹⁹ Il est également l'auteur de *Les actes du Rhin et de la Moselle : traités, conventions, lois et règlements*, Strasbourg, Editions de la Navigation du Rhin, 1968.

²⁰ CCNR, *Protocoles des séances*, 2^e session, octobre 1964, protocole 29, adopté sur communication présentée par le commissaire de Belgique François, président du comité de la formation professionnelle, 15/10/64, p. 119-126.

²¹ Etienne Juillard, *L'Europe rhénane. Géographie d'un grand espace*, Paris, Armand Colin, 1968, p. 139. Même présentation des dynasties de bateliers, tous au service du même armement de génération en génération, dans l'ouvrage commémoratif de Fritz Pudor, *Wachstum in 110 Jahren. Raab Karcher [...], op. cit.*, p. 68, avec photo de batelier à l'appui.

²² ADBR, 212 J 175, note du 13/2/58.

groupe est assuré par Claude Bonet-Maury. Parmi ses membres, figurent plusieurs directeurs d'armements comme Pierre Brousse et Robert David (CNFR), Curt Noel (Raab Karcher), Koppers (Rhenania), Plouvier (Franz Haniel), Van den Bos (NRV), Van Buuren (Van Ommeren), de Beaufort et Van der Kley (Vulcaan). Les recommandations concernent de nombreuses questions classées dans un ordre significatif : « 1) problèmes juridiques et d'assurances ; 2) éclairage, signalisation de nuit ; 3) gréement, ancrage, arrêt cap à l'aval ; 4) navigation continue : dédouanement, administrations ; 5) navigation continue : conditions de travail ; 6) normalisation ». A partir de 1960, y figurent les dimensions des écluses sur l'ensemble du réseau du Rhin et de ses affluents, avec une longueur minimale de 110 m, une revendication qui échoue devant la CEMT, malgré les arguments présentés par Pierre Brousse²³. L'UINF tente également de promouvoir une normalisation du matériel de poussage, mais se heurte dans ce domaine à l'opposition entre la CNFR, favorable à des barges de 11,40 m de largeur, et Raab Karcher, adepte des 9,50 m en vigueur sur les canaux de la Ruhr.

Un autre intervenant actif est constitué par l'Union des chambres de commerce rhénanes constituée dès 1949, partenaire important pour la CCNR, qui rassemble au milieu des années 1960 une soixantaine de chambres des pays riverains. Elle forme en 1964 une délégation conduite par son fondateur, le président de la chambre de Rotterdam et banquier Karel Paul van der Mandele, comprenant des représentants des milieux consulaires belges (Bal, directeur de la chambre d'Anvers), français (Jean Wenger-Valentin, président de celle de Strasbourg) et suisses (Jaquet et Rhomberg, présidents respectifs du Comité pour l'amélioration de la navigabilité du Rhin et de l'Internationale Vereinigung für Hochrheinschiffahrt). Reçue au Palais du Rhin, elle déplore que « la voie fluviale européenne la plus importante, à savoir le Rhin, [soit] à peu près dans le même état qu'en 1910, sauf de très petites améliorations [comme] le Grand canal d'Alsace qui a surtout été réalisé en vue de la production d'énergie » et déclare que « la crise latente et permanente qui règne dans la navigation rhénane provient d'une infrastructure qui n'est plus adaptée aux besoins, [car] aucun industriel ne sait au commencement de l'année quel tonnage il pourra confier au Rhin, puisque la capacité de celui-ci dépendra du niveau des eaux qui est imprévisible ». Elle estime à 500 millions de F le coût des travaux nécessaires pour creuser dans le lit du fleuve un chenal navigable assurant une profondeur uniforme de 3m50 entre Bâle et Strasbourg et de 2m50 entre Strasbourg et Cologne, charge jugée modeste par rapport aux autres grandes infrastructures de transport qui, étalée sur sept années, permettrait de réaliser « l'œuvre de notre génération »²⁴.

Inversement, celle-ci subit le contrecoup de pressions adverses. Le développement du poussage suscite des craintes dans certains milieux de la navigation rhénane. La batellerie artisanale redoute sa concurrence, notamment aux Pays-Bas et en Suisse. Aux Pays-Bas, il faut attendre 1961, quatre ans après les premiers essais, pour que le poussage soit autorisé sur le Nederrijn et le Lek, entre Krimpen et Pannerden, « avec de petites unités pour commencer » et en obligeant « les convois poussés qui transportent certaines marchandises dangereuses, en particulier les liquides combustibles, [à être signalés] de la même manière que les automoteurs et les bâtiments remorqués ». En Suisse, la Basler Vereinigung für Schweizerische Schifffahrt dénonce dès 1958 la gêne apportée à la navigation par les essais du pousseur *Paul Vidal*, de la CNFR et s'inquiète de la rumeur selon laquelle l'armement français s'apprêterait à transformer en barges plusieurs dizaines de chalands et fait intervenir le directeur de l'Office rhénan de navigation auprès de la CCNR pour que les essais soient interrompus. Quatre années plus tard, la Schweizerische Reederei dénonce « un état de choses qui compromet

²³ ADBR, 212 J 176 et 177, Union internationale de la navigation fluviale, PV des réunions du groupe de travail du poussage, rassemblé à Rotterdam les 22/4/58 et 17/3/69, puis à Paris le 22/11/60, enfin de nouveau à Rotterdam le 5/6/62.

²⁴ CCNR, *Protocoles des séances*, 1^{ère} session, avril 1964, protocole 7, 9/4/64, intervention de N. Jaquet, p. 29-36.

d'une façon manifeste la sécurité des bâtiments»²⁵. Même si plusieurs armements suisses recourent, au poussage pour assurer notamment le transport des hydrocarbures, la réticence domine dans les milieux bâlois. On comprend donc l'importance attachée par Robert David à ce que la CNFR soit la première à assurer, en juin 1961, la liaison par poussage entre le Grand canal d'Alsace (bief de Vogelgrün) et Bâle, jusqu'à l'écluse de Birsfelden, située en amont de la ville, lors d'une inauguration marquée par une grande réception à l'Hôtel des Trois Rois, avec large couverture médiatique²⁶.

La crise permanente de surcapacité qui affecte la navigation rhénane forme une deuxième raison des attermolements constatés. Le poussage, par les gains massifs de productivité qu'il permet, donne à certains armements le moyen d'abaisser leurs frets dans un contexte où ceux-ci sont déjà déprimés. Les armements restés fidèles à la navigation traditionnelle redoutent de subir ainsi des difficultés susceptibles de les acculer à la disparition. On constate en effet sur le Rhin une capacité de transport excédentaire par rapport aux besoins au moins depuis la fin des années 1950. Le déséquilibre s'accroît après 1959 du fait du recul de l'extraction charbonnière dans tous les pays d'Europe occidentale, notamment en Allemagne, qui se répercute directement sur le trafic rhéan. Dans le bassin de la Ruhr, les sièges d'extraction ferment les uns après les autres face à la concurrence des hydrocarbures et des charbons importés depuis les Etats-Unis, la Pologne, l'Afrique du Sud. Certes ceux-ci transitent par le Rhin depuis Rotterdam ou Anvers. Mais ils sont loin de représenter des tonnages aussi importants que ceux naguère fournis par les charbonnages allemands et belges. De même, la sidérurgie a de moins en moins besoin de minerai de fer à mesure que diminuent les charges nécessaires à la marche des hauts-fourneaux et que se développent les importations en provenance de Maurétanie, du Libéria, du Brésil, d'Australie, au détriment des gisements lorrains et luxembourgeois, à mesure aussi que la production se déplace vers les complexes sidérurgiques littoraux, privant ainsi la canalisation de la Moselle, à peine achevée en 1964, d'une grande partie de son utilité. Quant aux raffineries de pétrole, elles sont désormais approvisionnées par des réseaux de pipe-lines depuis Rotterdam, Wilhelmshaven ou Marseille. Les bases mêmes du trafic rhéan se trouvent donc menacées. La CCNR s'efforce d'y faire face en réunissant une conférence économique de la navigation rhénane, chargée, après avoir recueilli l'avis de la profession, de formuler des propositions d'action. La formule avait déjà été tentée en 1952. Elle donne lieu en 1959 à un questionnaire lancé par le Consortium international de la navigation rhénane auprès des armements, puis à une déclaration commune adoptée en 1964. L'équilibre est difficile à trouver entre les partisans des solutions dirigistes, passant par une cartellisation obligatoire, des frets minima et une action sur la capacité de transport imposant la mise en réserve, voire le déchirage des chalands inemployés, et ceux qui préfèrent des mesures libérales et font confiance au marché pour rétablir l'équilibre entre offre et demande. On parvient à s'entendre sur un programme baptisé UNIR (Union de navigation internationale du Rhin) qui, proposé par le Consortium et adopté lors de la 3^e session de la Conférence économique rhénane en 1966, doit servir de base à une convention entre les Etats riverains pour « assurer le bon fonctionnement du marché de la navigation du Rhin et accroître les prestations des entreprises de navigation ainsi que leur adaptation aux perfectionnements techniques [...], tout en sauvegardant l'indépendance des entreprises, étant entendu que l'exécution de ces mesures devrait faire l'objet d'un contrôle des autorités instituées par les gouvernements intéressés »²⁷. En fait, les limites de cette action concertée sont vite atteintes. Elle se trouve contrecarrée par les difficultés rencontrées par la CCNR dans ses relations avec les institutions européennes, qu'il s'agisse de la CECA ou de la CEE, ainsi que par la manière dont celles-ci affectent

²⁵ ADBR, 212 J 176, lettre de 2 représentants de la Basler Vereinigung für Schweizerische Schifffahrt, Walter Müller et K. Girard, à Mangold, directeur du Rheinschiffahrtsamt, 3/10/58 ; CCR, *Protocoles des séances*, 1^{ère} session, avril 1962, protocole 7, p. 33-35, plainte de la Schweizerische Reederei AG, signée de l'administrateur délégué N. Jaquet, Bâle, 17/3/62.

²⁶ L'événement qui semble avoir eu un certain retentissement est mentionné par Jean Ritter, *Le Rhin*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, 1^{ère} éd., 1963, p. 58.

²⁷ CCNR, *Protocoles des séances*, 2^e session, juillet 1966, protocole 3, 1/7/66, p. 3-7.

les pays qui, comme la Suisse ou la Grande-Bretagne, sont membres de la CCNR sans pour autant avoir rejoint la construction communautaire²⁸. Le sujet étant traité par d'autres communications, nous ne nous y attarderons pas, sinon pour souligner que tout ceci absorbe une large part de l'activité de la CNCR au détriment de son action dans d'autres domaines, parmi lesquels la promotion des techniques de poussage.

Tout ceci a pour principal résultat de ralentir les progrès du poussage. A la fin des années 1960, dix ans après son introduction sur le Rhin, on peut dresser un bilan. Il n'occupe encore à cette date qu'une place très limitée par rapport à la navigation traditionnelle comme le montrent les rapports annuels de la CCNR²⁹.

Trafic à la frontière germano-néerlandaise (en milliers de tonnes)

	Poussage			Trafic total			Part du poussage (%)		
	Vers l'amont	Vers l'aval	Total	Vers l'amont	Vers l'aval	Total	Vers l'amont	Vers l'aval	Total
1962	2 720	215	2 935	42 910	23 248	66 158	6,3	0,9	4,4
1963	4 188	281	4 469	43 635	22 977	66 612	9,6	1,2	6,7
1964	5 517	429	5 946	48 822	24 237	73 059	11,3	1,8	8,1
1965	6 840	880	7 720	52 503	28 196	80 699	13,0	3,1	9,6
1966	7 612	1 911	9 523	52 867	35 299	88 166	14,4	5,4	10,8
1967	7 658	3 117	10 775	54 689	44 325	99 014	14,0	7,0	10,9

Avec 11% en 1967 à peine du tonnage transporté à la frontière germano-néerlandaise, dont 14% vers l'amont et 7% vers l'aval, la nouvelle technique est loin d'avoir triomphé. Le poussage est employé dans des proportions très diverses par les armements des différents pays riverains, ainsi qu'il ressort de la composition des flottes nationales. La France, partie la première, possédait à elle seule 43% du nombre des pousseurs et 30% de celui des barges en 1962. Puis un rattrapage se produit au profit de l'Allemagne et des Pays-Bas qui, en 1967, la dépassent, tout au moins en termes de capacité de transport.

Composition des flottes de poussage

Catégories	Pays	Etat au 1/7/62			Etat au 31/12/67		
		Nombre	Capacité de transport (tonnes)	Puissance (CV)	Nombre	Capacité de transport (tonnes)	Puissance (CV)
Pousseurs	Allemagne	6		7 720	28		22 622
	France	12		10 250	26		25 020
	Pays-Bas	9		7 995	24		21 866
	Suisse	1		2 200	1		2 700
	Total	28		28 165	79		72 208
Automoteurs transformés	Allemagne	10	11 090	7 675	40	48 349	30 860
	France	1	590	290			
	Pays-Bas	2	2 310	1 400	14	19 741	12 470
	Suisse	2	2 900	2 700	12	17 827	13 850
	Total	15	16 890	12 065	66	85 917	57 180
Barges	Allemagne	43	52 375	400	129	171 951	2 020
	France	43	68 734		85	155 122	
	Pays-Bas	44	72 130	215	104	162 372	635
	Suisse	12	18 140	1 570	31	44 506	

²⁸ Pour les relations avec la CECA, voir Raymond Poidevin et Dirk Spierenburg, *The history of the High Authority of the European Coal and Steel Community. Supranationality in operation*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1994, notamment les pp. 296-304.

²⁹ CCNR, *Rapport annuel*, 1967, p. 91 et 141 (pas de renseignements pour la Belgique).

	Total	142	211 379	2 185	349	533 951	2 655
--	-------	-----	---------	-------	-----	---------	-------

En cette fin des années 1960, au moment où disparaît le Sous-Comité restreint des essais de poussage, la nouvelle technique de navigation se trouve placée face à un tournant qui justifie que l'on arrête alors l'analyse. En 1967, la conjoncture pour la navigation rhénane n'est guère brillante. Aux excédents structurels de capacité de transport, s'ajoutent les effets de la première récession connue par l'économie allemande depuis l'après-guerre. Le trafic stagne dans sa partie la plus dynamique, celle qui correspond à l'acheminement par poussage depuis l'embouchure des pondéreux destinés au bassin de la Ruhr (+ 0,6%, contre + 11% l'année précédente). La récession amenuise aussi les ressources consacrées par le gouvernement fédéral à l'amélioration du chenal navigable entre Saint-Goar et Mannheim, première tranche d'un programme d'aménagement étalé sur huit ans qui coûte au total 110 millions de DM³⁰. Et, du fait de l'inflation importée qui pousse à la hausse les cours du mark, au grand dam des industries exportatrices, il est hors de question de faire appel au marché international des capitaux pour pallier l'insuffisance des ressources budgétaires.

Plus généralement, dans l'ensemble des pays riverains du fleuve, on s'achemine, sans en avoir aucunement conscience, vers la fin des Trente Glorieuses. La croissance devient incertaine. Elle s'emballe dans certains pays, comme la France qui connaît l'apogée de la prospérité des années 1960 ou les Pays-Bas qui réalisent en 1967-1968 des performances supérieures à la moyenne des pays de la CEE. Elle est ralentie dans d'autres, comme en Suisse ou en Allemagne. Face à cette situation plusieurs pays adoptent des politiques de transports recourant à la fois à l'Etat et au marché : le plan Leber en Allemagne, le rapport Nora en France. On est aux antipodes du libéralisme dont continue à se prévaloir la CCNR.

Conclusion

Le progrès technique dérange les institutions tout comme les hommes ou les entreprises. Il bouscule les habitudes acquises et contraint aux adaptations. Dans ses rapports avec la CCNR, la navigation par poussage le montre bien. Face à son apparition, l'institution a dû évoluer, trouver de nouvelles méthodes de travail, acquérir des compétences qui lui faisaient défaut. Elle ne pouvait pour autant, sans outrepasser sa mission, se muer en une organisation technique ou un centre d'expertise économique, proposant aux entreprises des évaluations en termes de productivité ou de coûts marginaux. Du moins a-t-elle su fournir aux utilisateurs un cadre réglementaire adapté à leurs besoins. Après avoir célébré le premier centenaire de la convention de Mannheim, désormais présidée par l'ancien commissaire d'Allemagne Gerrit von Haeften, puis par celui de Belgique Jan Devadder dans le cadre de la rotation bisannuelle entre pays instituée en 1967³¹, elle reste fidèle à son rôle juridique traditionnel : celui d'une gardienne des principes de non-discrimination et de libre concurrence en matière de navigation rhénane.

³⁰ CCNR, *Protocoles des séances*, 2^e session, octobre 1964, protocole 7, 14/10/64, exposé de Max Oesterhaus, commissaire suppléant de Suisse, directeur de l'Office fédéral de l'Economie hydraulique de Berne, p. 37-41.

³¹ Tous deux sont des juristes. Gerrit von Haeften qui appartient aux milieux dirigeants de la société allemande (il est cousin de l'un des conjurés de l'attentat du 11 juillet 1944 contre Hitler) a effectué sa carrière au ministère des Affaires étrangères, puis au Conseil de l'Europe. Jan Devadder a dirigé le département des affaires juridiques au ministère belge des Affaires étrangères.

