Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 42 (1962)
Heft: 1: La liaison Rhône-Rhin

Artikel: Renaissance d'une idée
Autor: Vacheron, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887541

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

RENAISSANCE D'UNE IDÉE

par André VACHERON

Secrétaire général de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin

L'idée d'une liaison navigable du Rhône au Rhin, ou comme on dit aujourd'hui en France, et plus justement, du Rhin à la Méditerranée, suscite l'intérêt de l'économie, reçoit l'appui des milieux officiels à tous les degrés et, consécration suprême, obtient la vedette dans la grande presse. Il n'en a pas toujours été ainsi, un retour en arrière de quelques décennies suffit pour s'en convaincre.

Le XIXe siècle a été caractérisé par le chemin de fer. A son tournant, la navigation fluviale était quasi moribonde, sauf aux Pays-Bas et en Belgique et aussi, dans une certaine mesure, sur le Rhin. De leur côté, l'auto et l'avion ne semblaient pas devoir dépasser le stade de l'exploit sportif. Le percement du Simplon, le plus long des grands tunnels alpins, consacrait aux yeux de l'opinion la suprématie incontestée du rail auquel nul obstacle géographique ne résistait. Et pourtant, en 1904, Bâle accueillait son premier chaland, tandis qu'à la même époque naissaient des associations préconisant le prolongement de la voie du Rhin jusqu'au lac de Constance et la liaison de ce fleuve au Rhône par l'Aar et les lacs du Plateau suisse ; aspirations anciennes dont témoignaient notamment le Canal d'Entreroches inachevé — mais tout de même exploité pendant plus de deux siècles — et l'Acte de médiation imposé par Bonaparte.

Cette renaissance d'une idée, d'un projet de voie navigable dite transhelvétique, a une double origine : une constatation d'ordre politico-économique et l'application d'une technique nouvelle. La constatation était facile et s'imposait : ravitaillée par Bâle principalement, la Suisse risquait l'assujetissement économique à sa puissante voisine du nord alors campée sur les deux rives du Rhin. C'est ce que le président Édouard Herriot souligna avec éloquence en 1916, à Genève, lorsqu'il engagea la Suisse à renvendiquer un second poumon, le Rhône, qui lui donnerait la liberté de choisir. Quant à la technique, d'application récente, elle consistait à produire l'électricité dans des centrales au fil de l'eau, dont la première sur le Rhin fut construite vers 1890. Le barrage de l'usine créant le bief navigable, on peut dire avec raison qu'en Suisse la navigation fluviale (encore à faire) sera un sous-produit de l'électricité.

Le projet de liaison du Rhône au Rhin par la Suisse n'est donc pas de date récente. Avec des éclipses il est vrai, il s'est imposé depuis longtemps à l'attention de l'opinion, car il est clairement indiqué par une topographie favorable ; jalonné par des cours d'eau abondants et des lacs de grande étendue, son tracé n'a jamais varié. On peut se demander alors pourquoi il n'a pas eu au moins un commencement d'exécution. La raison principale en est que la réalisation des deux accès au futur Canal transhelvétique dépend de la collaboration de pays voisins. Or, s'il est déjà difficile de mobiliser toutes les énergies cantonales d'un pays compartimenté en vue d'une œuvre de pareille importance, combien est-il plus ardu de faire coïncider dans le temps la volonté d'aboutir de pays différents pendant les trop rares périodes d'accalmie de la grande politique européenne.

Il a fallu les dévastations du dernier conflit et la perte de sa suprématie pour que l'Europe s'avisât des conséquences funestes de ses querelles. En 1953, donc antérieurement au Traité de Rome, la Conférence des ministres des transports de la grande Europe, élaborant un inventaire des grandes voies de communications continentales, avait dressé une liste de douze projets de voies navigables d'intérêt européen, au nombre desquels figuraient deux variantes de la liaison du Rhône au Rhin : le Canal transhelvétique et celui,

modernisé à grand gabarit, par le Doubs et la Saône. Une commission d'experts franco-germano-suisse fut chargée par la Conférence de comparer les tracés et de déterminer celui qui servait le mieux les intérêts de l'Europe. Tâche difficile, question embarrassante à laquelle il est impossible de donner une réponse péremptoire satisfaisant chacun. La commission n'y a pas encore réussi. Entre-temps, la canalisation de la Moselle donnait naissance à une troisième variante, et il est maintenant question d'une autre encore, par la Meuse. La décision de ne retenir qu'un seul tracé d'intérêt européen est vraisemblablement à l'origine de la déplorable rivalité survenue entre les partisans des diverses variantes. Nous y reviendrons plus loin.

Pour être à même de procéder à des comparaisons valables, il est évident que celles-ci ne peuvent être faites qu'après de sérieuses études partant de normes identiques. Si la comparaison est déjà délicate pour le seul aspect technique des tracés, elle devient ardue — voire impossible — lorsque doivent être appréciés des facteurs souvent dissemblables non seulement pour chiffrer des trafics sur des voies futures selon un donné actuel, mais encore pour estimer les développements de ces trafics, leurs tendances, les influences diverses et parfois réciproques qu'auront ces voies nouvelles sur l'économie générale d'une région, d'un pays, d'un continent peut-être.

En ce qui concerne le Transhelvétique, mentionnons pour mémoire les enquêtes économiques, menées parallèlement à des études techniques, avant et après la première guerre mondiale. Leurs résultats sont dépassés, comme sont dépassées aussi les conditions prévalant alors. Notons ici le défaut majeur de la méthode de l'enquête auprès des clients éventuels de la future voie d'eau. Même si ces usagers en puissance acceptent de répondre à un questionnaire qu'ils jugent parfois indiscret, il est douteux qu'ils aient tous une notion exacte des conséquences directes et indirectes pour leurs entreprises de l'existence de la voie navigable projetée. C'est pourquoi les études ultérieures furent conduites selon un autre procédé.

Devant la situation très différente de l'après-guerre, la nécessité est apparue impérieuse de reprendre à la base les études tant économiques que techniques du Canal transhelvétique. Ces nouvelles études ont pour point de départ un arrêté fédéral du 16 décembre 1947, stipulant leur mode de financement et d'exécution. Elles ont donc été conduites sous le strict contrôle des Pouvoirs publics : Confédération et cantons directement intéressés. Une publication a fait connaître les résultats essentiels (1). Les normes adoptées étaient celles de l'automoteur de 900 tonnes, unité moderne très fréquente sur le Rhin.

L'étude économique a duré trois années, de 1951 à 1954. Les experts qui y ont participé, au nombre d'une quinzaine, étaient des professeurs d'économie politique, des hauts fonctionnaires, des industriels, des juristes, des ingénieurs, des armateurs. Chacun d'eux reçut une mission précise sous forme de questions auxquelles il devait répondre par un rapport fortement documenté. On ne chercha pas à esquiver les difficultés. Ce fut un fonctionnaire des chemins de fer qui établit le rapport sur la concurrence éventuelle que la voie d'eau ferait au rail et un expert bâlois qui estima les pertes des ports de Bâle du fait de l'existence du futur canal. Une commission récapitula les rapports des experts et en tira les conclusions. Elle le fit d'une manière qui a pu être qualifiée de minutieuse et prudente ; se faisant une règle de retenir de deux chiffres le plus modéré, de deux éventualités la moins favorable à la navigation. On est donc en droit d'affirmer que les résultats chiffrés de cette étude économique représentent des minima sur lesquels on peut compter en toute certitude. En bref, la commission concluait en recommandant l'exécution de la voie d'eau dont le trafic serait de l'ordre de 2 200 000 tonnes par an, pour les 9/10 environ à l'importation venant du nord. Précisons que le trafic en provenance du Rhône et destiné au bassin du Léman n'était pas pris en considération. De plus, la commission s'était refusée à chiffrer un trafic de transit qui lui paraissait faible tant que la liaison n'était pas établie entre le lac de Constance et le Danube.

Aucune suite immédiate ne fut donnée aux recommandations de la commission. Cependant, au début de 1956, un groupe parlementaire interpartis pour la navigation intérieure en Suisse, s'est constitué aux Chambres. Il a nettement fait valoir son influence en plusieurs circonstances. C'est ainsi notamment qu'il a fait accepter un postulat, en mars 1957, invitant le Conseil fédéral à présenter un rapport sur les questions techniques, juridiques, économiques ainsi que de politique des transports, que soulèvent les projets de voies navigables de l'Aar jusqu'aux lacs jurassiens, du Rhône jusqu'au lac Léman, du canal d'Entreroches, de la liaison de l'Adriatique au lac Majeur et de celle du lac de Constance au Danube. A la demande des associations pour la navigation intérieure, le conseiller fédéral chef du Département des postes et des chemins de fer — dont dépendent les projets de navigation — nomma une commission d'experts chargée d'étudier les questions posées par le postulat. Est-il besoin de préciser que la commission compte aussi parmi ses membres des adversaires irréductibles de la navigation fluviale dans son principe ou de son prolongement sur territoire suisse? Le fait est que la commission Rittmann, du nom de son président, est loin d'avoir terminé ses travaux, plus de quatre ans après les avoir entrepris.

Revenons à l'étude comparative des trois variantes : Transhelvétique, Doubs et Moselle, par la commission d'experts de la Conférence des ministres des transports. Celle-ci poussa ses recherches sur le plan technique, de façon satisfaisante semble-t-il, sur la base des normes européennes adoptées par la Conférence, qui sont celles du bateau de 1 350 tonnes. En Suisse, les études détaillées faites au gabarit de l'automoteur de 900 tonnes permirent une simple réadaptation dont les résultats étaient suffisamment précis. En France, le gouvernement confia l'étude des deux projets — par le Doubs, qui intéresse l'Alsace, et par la Moselle, que soutient la sidérurgie lorraine — à M. Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire. M. Thomas saisit immédiatement les possibilités offertes dans le domaine qui est le sien, par la création de voies navigables modernes à grand gabarit. Il proposa l'exécution simultanée des deux tracés. Nous ne pouvons commenter son rapport qui n'a pas été publié. Du reste, dès la mise en vigueur du Marché commun, la France donna l'impression de se désintéresser des travaux de la commission d'experts de la Conférence européenne des ministres des transports pour vouer son attention aux problèmes posés par l'intégration progressive des économies de l'Europe

(1) Aménagement des eaux entre le lac Léman et le Rhin, 3 tomes, 1953/54, La Baconnière, Neuchâtel.

des Six. A cet égard, les liaisons Rhin-Méditerranée lui offriraient de séduisantes perspectives : encouragement à la décentralisation des entreprises ; extension vers le sud de l'aire de développement industriel du nord-est favorisée par la proximité du Rhin, aorte de l'économie européenne ; chance offerte à Marseille doublement menacée par la décolonisation africaine et par l'emprise croissante de Rotterdam qui est maintenant le premier port « méditerranéen ».

Le rapport Abel Thomas fut soumis, pour préavis au gouvernement, à l'examen d'une commission interministérielle présidée par M. Boulloche, ancien ministre. Cette commission a remis récemment son rapport qui diffère, paraît-il, de celui de M. Thomas, particulièrement optimiste. Le rapport Boulloche aurait en effet notablement augmenté les coûts d'exécution des deux voies et réduit les chiffres des tonnages prévisibles.

Selon le rapport Boulloche, l'investissement initial pour la voie alsacienne, de Lyon à Niffer (Canal d'Alsace), est de 1 050 millions de NF., et celui nécessaire à la voix lorraine, de Lyon à Frouard, est de 1 185 millions de NF. Le coût du canal par la Suisse, de Lyon à Koblenz (embouchure de l'Aar), recalculé au gabarit européen par le Service fédéral des eaux, est du même ordre de grandeur, puisqu'il est de 1 098 millions de francs suisses. Les études techniques ne sont du reste pas au même degré d'avancement dans les deux pays. Celles du Transhelvétique ont fait l'objet d'un projet général, tandis que les études des tracés alsacien et lorrain n'en sont encore qu'au stade d'avant-projets. Chacun des trois tracés présente certains avantages qui lui sont propres. Ceux du Canal transhelvétique, souvent passés sous silence par la presse française, sont, d'une part, l'abondance en eau, ce qui signifie qu'il n'y a de problème d'alimentation en aucun point du tracé, et, d'autre part, l'existence d'importantes nappes lacustres jalonnant le tracé sur plus de 100 kilomètres de longueur, où la batellerie ne subit aucune des contraintes imposées à la navigation en canal, même de grand gabarit, telles que limitation de la vitesse, etc.

Venons-en maintenant à l'estimation des trafics. Le rapport Boulloche, dont nous n'avons pas une connaissance directe, suppute, par extrapolation, les tonnages qui seraient transportés en 1975 sur les différentes liaisons françaises supposées réalisées. Nous donnons ci-dessous les totaux tels que nous les relevons dans la *Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane* (1) (en milliers de tonnes) :

	Sens nord-sud	Sens sud-nord	Total
Voie meusienne . .	900	2 200	3 100
Voie lorraine . . .	3 340	1 860	5 200
Voie alsacienne. . .	2 150	3 890	6 000

A la même source, nous trouvons l'indication d'un trafic sur la Saône, sur le secteur Mâcon-Chalon (dans les deux sens), au total de 11 millions de tonnes, en 1975 également, qui intéresserait soit l'une, soit les autres des trois liaisons. Nous avouons ne pas être parvenus à savoir la proportion de ce trafic sur la Saône qui devrait être affectée à chacune des liaisons.

Au sujet du tonnage escompté sur la voie transhelvétique, nous avons vu plus haut que la commission d'étude avançait le chiffre de 2 200 000 tonnes dans son rapport publié en 1954. Nous rappelons les conditions sévèrement restrictives adoptées par la commission : vue générale systématiquement pessimiste, abstraction faite du trafic en provenance du Rhône qui ne franchirait pas le Canal d'Entreroches, c'est-à-dire destiné au bassin lémanique, scepticisme à l'égard des possibilités d'implantation d'industries nouvelles du fait de la voie d'eau, refus de chiffrer un trafic de transit. Dans le même esprit d'extrême prudence, le trafic du Canal transhelvétique a été récemment réestimé pour l'année 1970. *Or, il est frappant de constater qu'en moins de dix années, l'évolution du trafic est passée de quelque deux millions à environ 5 millions de tonnes.* Tout porte à croire que les chiffres réels seraient plus élevés encore si le canal existait à la date indiquée. Si les chiffres stimatifs ont ainsi plus que doublé, la proportion des exportations par rapport aux importations (en provenance du nord) est restée à peu de chose près la même : moins de 1/10.

Nous déplorions plus haut la rivalité entre les divers projets de liaison du Rhône au Rhin. Nous pensons pouvoir dire qu'elle n'a été ni provoquée ni attisée en Suisse où l'on regrette qu'il n'y ait pas chez nos voisins plus de compréhension à l'égard d'aspirations pourtant légitimes et matériellement fondées. Cette rivalité n'est pas justifiée et voici notamment pourquoi.

Tout d'abord et d'une façon générale, une voie navigable nouvelle est unique et irremplaçable dans la mesure où elle peut provoquer, favoriser, harmoniser le développement d'une ou de plusieurs régions dans le cadre d'un plan d'aménagement. Ainsi en est-il du Transhelvétique comme des autres liaisons. Il se peut, par exemple, que la voie alsacienne, débouchant dans la retenue d'Ottmarsheim, apporte un certain trafic à la région bâloise ; elle ne saurait pour autant satisfaire les cantons de l'Aar et la Suisse romande qui attendent bien autre chose du Transhelvétique. Celui-ci, nous l'avons vu, aurait vers 1970 un trafic estimé à 5 millions de tonnes et susceptible d'un rapide développement dans un proche avenir. Ce tonnage justifie à lui seul l'exécution de la voie à grand gabarit, même sans tenir compte des avantages indirects, difficiles à chiffrer, mais combien précieux et réels comme le prouvent de nombreux exemples étrangers. La nécessité de la voie transhelvétique est aussi soulignée par le fait que la quasi-totalité du trafic trouve en Suisse même sa destination, tandis qu'on pourrait avancer qu'un trafic de transit serait susceptible d'acheminement par d'autres voies.

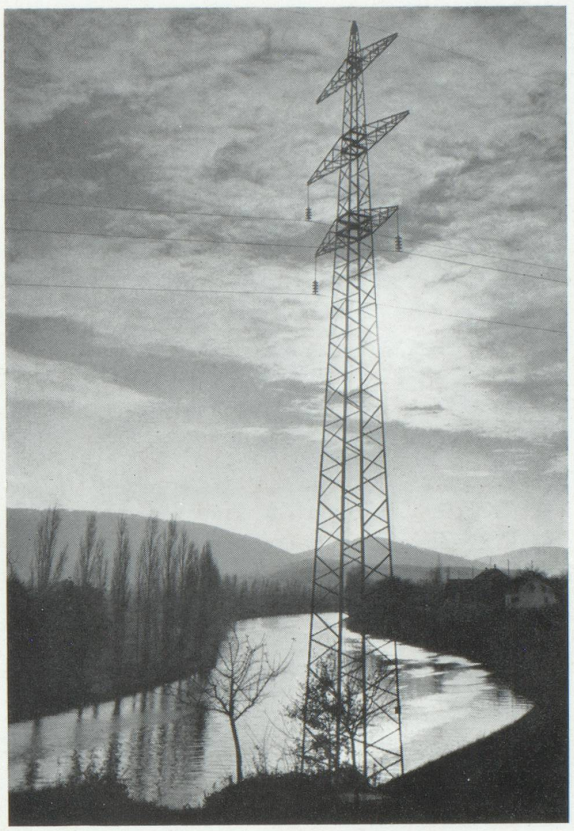
Le terminus actuel dans les ports de Bâle de la florissante navigation rhénane est un des facteurs contribuant au déséquilibre existant, et qui peut croître rapidement, entre une aire dont les pôles sont Bâle et Zurich, et le reste de la Suisse, notamment la Suisse romande. Celle-ci est nettement désavantagée dans ses approvisionnements en matières premières et en combustibles qui sont, en majeure partie, acheminés par le Rhin jusqu'à Bâle et de ce port par fer. Ainsi, le transport de Bâle à Lausanne majore-t-il de 5,7 % le prix de la tonne de fer dédouanée ; pour la fonte (Ruhr) sur la même distance, cette majoration du prix est de 9,3 %. Pour les combustibles à destination de Genève, le prix de la tonne à Bâle, dédouanée, est augmenté de 14,4 % pour l'anthracite (petit calibre) et de 16,8 % pour le coke, par le transport Bâle-Genève. Encore est-il tenu compte dans ces derniers pourcentages, du tarif spécial consenti par les C.F.F. en faveur

(1) N° 22 du 25 décembre 1961, page 984.

Page 35 : *Le canal amont et la centrale de Goesgen, mise en service en 1917 ; hauteur de chute 17 mètres ; 8 groupes d'une puissance totale aménagée de 40.000 kW.*

A droite : *Le canal d'amenée de l'usine de Goesgen.*

Page 39 : *Olten, ville industrielle de 18.000 habitants au bord de l'Aar.*



des gares genevoises. A plein tarif, le renchérissement serait de 18,2 % pour l'anthracite et de 19,7 % pour le coke. Cette lourde pénalisation des entreprises de la Suisse romande par rapport à leurs concurrentes du nord-est favorisées par de meilleures conditions de transport, explique pour une bonne part un croissant déséquilibre économique qui a des répercussions dans d'autres domaines, démographique et linguistique par exemple. Or, cette situation empirant mettrait en péril l'existence même de la Confédération. On rétorquera peut-être que le tableau est poussé au noir et que Genève, par exemple, connaît un boom depuis une décennie. Cette indéniable prospérité ne doit pas faire illusion. En premier lieu, le développement de Genève n'est pas plus fort que celui du nord-est du pays. De plus, ce sont surtout diverses branches du secteur tertiaire qui sont responsables de l'expansion genevoise ; cette situation est due pour une grande part à des motifs politiques et autres qui peuvent changer ou disparaître du jour au lendemain. L'implantation de nouvelles industries offrirait certainement de meilleures garanties de durée.

Mais il y a plus grave. Certaines régions de cantons directement intéressés à la création du Canal transhelvétique, loin de participer à l'expansion générale de l'économie, sont manifestement en perte de vitesse. Comme le signale un excellent ouvrage qui vient de paraître : *Le Canton de Vaud à la croisée des chemins*, ces zones de dépression, caractérisées par un dépeuplement accentué, ne sont pas seulement, comme on pourrait s'y attendre, dans des régions de montagne difficilement accessibles, mais sur le Plateau, dans des régions de plaine, de celles justement que le futur canal doit vivifier. La navigation n'est pas la panacée c'est entendu, mais elle peut fortement concourir au développement harmonieux d'une région et à sa prospérité, ainsi qu'en témoignent de nombreux exemples à l'étranger, lointains ou proches de nos frontières.

Avant de conclure, nous aimerions répondre rapidement à deux objections souvent entendues : l'attitude hostile des chemins de fer et de Bâle à l'égard de la création de voies navigables en Suisse. La traditionnelle hostilité ferroviaire à l'encontre de n'importe quel autre mode de transport est probablement aussi forte en France qu'en Suisse; elle céde maintenant devant la route, elle le fera aussi devant le canal qui revendique le transport à meilleur compte des pondéreux. L'an dernier, les chemins de fer suisses ont été incapables de faire face à l'accroissement du trafic. Ils ont été contraints de louer du matériel de traction à l'étranger et n'ont pu enlever sans de longs retards les marchandises encombrant les quais de Bâle. Qu'en est-il alors de l'hostilité bâloise ? Pour autant que nous le sachions, elle n'a jamais été officiellement exprimée par ce canton. Certaines personnalités bâloises, il est vrai, se sont déclarées hostiles au Transhelvétique ou sceptiques quant à sa réalisation, mais on pourrait en nommer d'autres qui lui sont ouvertement et chaudement acquises. Du reste, cette question est maintenant dépassée. Bâle peut à peine suffire à l'augmentation de son trafic et son port détient un record, peut-être mondial, qui est celui du tonnage déchargé par mètre de quai. De grandes industries bâloises vont chercher ailleurs des possibilités d'extension. Et là se produit un phénomène plus remarquable encore que celui de l'industrialisation accélérée du grand canal d'Alsace où la navigation est un fait acquis, c'est celui de la rapide implantation, à un

rythme et à une échelle probablement uniques en Suisse, d'une série de grandes entreprises le long du Rhin supérieur, entre Rheinfelden et l'embouchure de l'Aar, *c'est-à-dire sur un secteur où la navigation n'existe pas encore mais où elle est attendue, espérée pour un proche avenir.*

Conclusion

Le Canal transhelvétique doit être et sera exécuté. Il est justifié par les services directs qu'il est seul à pouvoir rendre dans le cadre d'une large politique nationale des transports et, de surcroît, par son rôle important — peut-être même principal — d'agent coordinateur d'un plan général et concerté de développement intéressant une grande partie du Plateau.

Cette action fécondante ne sera pas limitée à la Suisse. L'accès rhodanien du Transhelvétique est en France, Marseille ne peut y être indifférente et, au nord, la voie débouche dans le Rhin germano-suisse. Mieux encore, par la liaison projetée du lac de Constance au Danube, le Transhelvétique peut devenir une voie européenne de grand transit.

Il est ainsi clair que d'autres projets de liaison ne peuvent être substitués au Transhelvétique et qu'ils ne sont pas des obstacles à son exécution. La voie lorraine est trop éloignée pour être en cause, elle a de plus une orientation différente. Resterait la voie alsacienne ; mais celle-ci est une concurrence psychologique tout au plus, mais non réelle. Ses partisans prétendent qu'elle intéresse la Suisse. Nous ne pensons pas que ce soit au-delà de Bâle et de Porrentruy. Dans le sens opposé, on peut avancer que cinq départements français déclarent leur intérêt à l'aménagement du Haut-Rhône, accès du Transhelvétique. Par ailleurs, ce dernier est indépendant d'un ordre d'urgence relevant de considérations financières valables pour les autres tracés. Enfin, il est vraisemblable que les liaisons lorraine et alsacienne accroîtront l'importance de la branche rhodanienne du Transhelvétique, en valorisant la fonction de Marseille dont le port manque de fret de retour.

Si le Transhelvétique est nécessaire à la Suisse dans l'Europe actuelle, il lui sera indispensable quand le processus d'intégration européenne sera plus avancé et cela quelle que soit la décision finalement prise à l'égard du Marché commun. A l'intérieur ou à l'extérieur du vaste marché unifié, dans les deux cas la Suisse serait en état manifeste d'infériorité économique sans une grande voie navigable irriguant son territoire. Il est intéressant de noter que la Communauté européenne aura selon toute vraisemblance une attitude bienveillante à l'égard de la navigation. Ne lit-on pas en effet dans le rapport Boulloche : « D'une manière très générale, il semble d'ailleurs que les traités européens favorisent les régions dotées de voies d'eau. C'est sans doute l'influence des Belges, des Hollandais et des Allemands dans la Communauté ? » (1).

Sans perdre de vue l'objectif final qui reste la liaison du Rhône au Rhin, on peut réaliser le Canal transhelvétique par étapes « payantes », la première consistant à prolonger la navigation rhénane sur l'Aar et les lacs jurassiens. L'heure de cette réalisation est maintenant venue. L'équipement hydro-électrique du Rhin supérieur et de l'Aar est en voie d'achèvement, les dernières usines vont être construites sous peu créant ainsi les paliers navigables qui manquaient encore. La correction des eaux du Jura a commencé, elle donnera naissance à une magnifique voie d'eau de Soleure à Yverdon, au gabarit supérieur à celui du chaland de type européen.

***

Étapes payantes avons-nous dit, mais à des degrés différents. Dans l'étape initiale, celle de l'Aar, la navigation pénétrera dans des régions où l'industrie est florissante de longue date. On peut ainsi présumer que la voie d'eau sera fortement utilisée dès sa création. L'Aar aménagée jusqu'à Soleure, les trois lacs jurassiens pourront être atteints sans travaux supplémentaires. Ainsi les régions fribourgeoises, neuchâteloises et vaudoises des lacs pourront-elles bénéficier des effets stimulants de la navigation. Le canton de Fribourg, par exemple, a une main-d'œuvre excédentaire, d'origine paysanne, à laquelle il faudrait trouver des débouchés dans la région même. A cet égard, la navigation peut faciliter une judicieuse politique d'industrialisation.

Finalement, l'achèvement de la branche rhénane du Transhelvétique rendra évidente la nécessité d'aménager le Haut-Rhône et de parachever la liaison.

André Vacheron

(1) *Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane*, n° 22, 25 décembre 1961, page 989.