

Après le projet français de canal, où en est la liaison suisse du Rhin au Rhône?

Autor(en): **Keller, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **56 (1976)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887466>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Après le projet français de canal, où en est la liaison suisse du Rhin au Rhône?

C'est peut-être l'annonce faite par le Président Giscard d'Estaing, le 24 novembre dernier à Dijon, de la réalisation prochaine du projet de grand canal qui relierait le Rhône et la Saône au Rhin qui a éveillé les esprits suisses à propos de leur propre projet — plusieurs fois centenaire — d'une liaison Rhin-Rhône par l'Aar, les lacs jurassiens (de Bienne et de Neuchâtel), puis un canal artificiel équipé d'écluses à sas rejoignant le Léman. Certes, l'opinion suisse ne se passionne pas pour une telle entreprise. Mais il est frappant de constater que ce vieux projet jouit d'un incontestable regain d'intérêt : une grande organisation d'ingénieurs, l'Union technique suisse, a consacré fin mai une grande partie des travaux de son congrès de Montreux à la discussion et à l'étude de cette liaison « transhelvétique ».

Un réseau européen

L'idée selon laquelle la Suisse devrait aménager une telle voie d'eau repose sur plusieurs considérations économiques et politiques. La plus importante avance l'argument d'un coût du transport nettement moins élevé que celui des communications routières et ferroviaires. Etant donné le degré de saturation élevé par temps de conjoncture économique intense qu'atteignent les chemins de fer aussi bien que les transports routiers, ce raisonnement a du poids. D'autre part, on fait valoir qu'une voie d'eau transhelvétique viendrait s'insérer judicieusement dans le vaste réseau européen en construction ou en projet : au nord de la Suisse, l'Allemagne construit le canal qui relie le Main au Danube, ce qui correspond au trajet Nuremberg - Regensburg. C'est donc la perspective d'une vaste liaison fluviale entre la Mer du Nord et la Mer Noire sur laquelle l'Allemagne de l'Est et la Tchécoslovaquie projettent de connecter un canal qui prolongerait jusqu'à Vienne l'Oder et l'Elbe, branchant du même coup la Mer Baltique et les grandes zones industrielles de Hambourg et de Berlin sur cette voie transeuropéenne. D'autres projets, plus près de nous, proposent de relier la Saône à la Moselle, à la Meuse et à la Seine, sans parler du canal Rhin-Rhône qui reproduit à l'échelle économique moderne l'empire lotharingien du Téméraire... que les Confédérés avaient combattu avec l'ardeur de ceux qui avaient tout à redouter d'une entité politique qui drainerait le commerce Nord-Sud à l'Ouest du Jura.

Où en est-on en Suisse ?

Le 3 décembre dernier, à la suite de la déclaration du Président français à Dijon, le conseiller national Butty (Fribourg) a déposé une interpellation qui devrait obliger le Conseil fédéral à sortir de la réserve qu'il observe depuis quelque temps au sujet du canal transhelvétique. Il existe en effet la fameuse motion Torche, aux termes de laquelle le Conseil fédéral devrait déposer dans un délai de deux ans un projet de loi sur la protection du Rhin supérieur jusqu'à l'embouchure de l'Aar et, de là, jusqu'à Yverdon. On dit maintenant qu'il ne serait présenté que lorsque les résultats sur la conception globale des transports seraient connus. Quant au deuxième point de la motion — négociations avec l'Allemagne sur l'aménagement du Rhin supérieur — il n'en serait pour le moment pas question.

Dès lors, les promoteurs du transhelvétique s'inquiètent à mesure qu'ils voient les projets contournant la Suisse prendre corps. Ils ne manquent pas d'affirmer que les déficits des chemins de fer suisses sont dus en partie au contournement du trafic par le Brenner et Modane, et cela bien que la Suisse ait largement financé l'accès ferroviaire de son territoire. Pour M. Paul Torche, président du Conseil des Etats, « il est déjà tard ! Les gouvernements et cantons romands, demandent-ils, la députation des cantons romands aux Chambres fédérales et les partisans de la navigation intérieure ne devraient-ils pas s'entendre et faire le maximum pour obtenir en première étape la réalisation du tracé Bâle-Yverdon ? »

« Chargé pour Soleure... »

Cette fameuse liaison transhelvétique avait reçu un premier commencement de réalisation en 1634... La situation politique trouble et les pirates qui infestaient la Manche et Gibraltar entravaient la navigation hollandaise. Aussi, fut-ce le Hollandais Elie Gouret qui conçut le projet de canal reliant le lac de Neuchâtel au Léman en utilisant la faille d'Entreroches pour traverser la colline du Mormont. Avec le Genevois Jean Turettini, il sut mener à bonne fin les négociations avec « leurs Excellences » de Berne (installées en pays de Vaud),

et en 1648, le canal était ouvert jusqu'à Cossonay. La dénivellation était de 18 m qu'il fallut vaincre grâce à la construction de cinq écluses à sas. Il ne restait plus que 12,5 km jusqu'au Léman... mais 59 m de dénivellation exigeant une quarantaine d'écluses à sas.

Le projet resta inachevé, faute d'énergie et d'argent. Mais, durant longtemps, les « razelles » de 3 m de large naviguaient sur ce canal amenant vers Soleure les cargaisons de vin vaudois. De là date l'expression populaire encore en usage dans certaines régions qui qualifie de « chargé pour Soleure » celui qui s'est versé un verre de trop... Apparemment, les cargaisons, contrairement aux stipulations de la concession, étaient-elles accessibles aux marinières. C'est en 1829 que l'exploitation de cette voie navigable intérieure fut définitivement abandonnée.

Une décision politique

Aujourd'hui, c'est sensiblement le même tracé de canal qui serait choisi dans l'hypothèse où la Confédération suivrait les cantons, les hommes politiques et les milieux économiques qui préconisent la réalisation

du projet. Evidemment, l'ouvrage devrait être adapté au grand gabarit, ce qui suppose aussi un aménagement de certaines parties des cours fluviaux empruntés. Au total, l'œuvre aurait une portée et une dimension gigantesques, et certains ne manquent pas de souligner que l'industrie du bâtiment, durement éprouvée par la récession, trouverait là un volume de commandes largement suffisant pour faire la jonction avec un cycle conjoncturel meilleur.

En tout état de cause, une œuvre de cette envergure reposerait sur une décision hautement politique. L'histoire suisse montre que de telles décisions politiques sont parfois prises sous l'influence ou la pression de circonstances extérieures. Si en 1867 les Autrichiens n'avaient pas réalisé la liaison ferroviaire vers le Sud par le Brenner et si en 1871 les Français n'avaient pas percé le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, les Suisses ne se seraient peut-être pas décidés à entreprendre en 1872 la construction de la ligne du Saint-Gothard, achevée dix ans plus tard. Aussi, n'est-il pas impossible que le projet français de liaison Rhône-Rhin (dont le premier projet, le Canal de Bourgogne, avait été réalisé par le Vaudois Perronet, originaire de Château d'Oex il y a deux cents ans) conduise au déblocage du vieux projet de liaison transhelvétique.



ROULEMENTS MINIATURES SA BIENNE SUISSE



Le petit roulement pour les grandes performances

Représentants:
Sté WILLIAM BAEHNI + Cie
147. rue Armand-Silvestre
92 COURBEVOIE
Tél. 333.46-54

LANDIS & GYR

- Compteurs d'électricité
- Disjoncteurs de branchement
- Horloges de commande — Relais
- Télécommandes — Télémessures
- Contrôle et régulation de chauffage
- Indicateurs de taxes téléphoniques
- Régulations industrielles

LANDIS & GYR

Société à Responsabilité Limitée au capital de 6.500.000 F

Siège Social & Usine :

B. P. 208

(03)MONTLUÇON

Direction Commerciale :

LBF-KG 400 - 16, bd Général-Leclerc

F 92115 CLICHY - Tél. : (1) 739.33.84

Liaison hebdomadaire par déménageuse

GENÈVE/PARIS/GENÈVE

Transport de meubles et objets fragiles

Livraisons en Suisse et en France

à PARIS :

Société Nouvelle ROYER

14, rue du Cherche-Midi, 75006 Paris, Tél. 548.65.64

à GENÈVE :

NATURAL LE COULTRE S.A.

6, av. de Secheron, 1211 Genève 21, Tél. 32.42.00