

# Le projet de canal du Rhône au Rhin fait encore rêver



**UTOPIE?** La réalisation d'un canal suisse reliant le Rhône au Rhin engendrerait le passage de chalands sur la Thièle, à travers la plaine de l'Orbe. Une seule de ces embarcations peut emporter la charge d'une centaine de poids lourds. **PHOTOMONTAGE**

## ORBE

La voie fluviale peut compter sur des partisans indéfectibles. Quatre ans après un vote cantonal qui semblait avoir condamné le projet, certains se battent encore pour sa réalisation.

**FRÉDÉRIC RAVUSSIN**

En septembre 2006, emboîtant le pas à la Confédération, les députés vaudois font boire la tasse au vieux projet de relier le Rhône et le Rhin en libérant les terrains réservés pour le passage du canal. Le coup paraît fatal. Pourtant, quatre ans plus tard, une poignée de passionnés luttent encore contre vents et marées en faveur de cette réalisation.

«Il faut bien l'avouer, nos autoroutes sont complètement embouteillées par les poids lourds», martèle Pierre-André Vuitel, membre de l'association Développement 21, qui présente en ce moment à Orbe une exposition sur les 100 ans du projet suisse de canal du Rhône au Rhin. Du

coup, sa question est limpide: pourquoi ne pas utiliser la voie fluviale pour transporter des denrées non périssables à travers le pays, voire jusqu'à Rotterdam, via Bâle?

### Un coût de 10-12 milliards

Le coût d'une telle réalisation est évidemment en cause. Ingénieur civil, membre de l'Association neuchâteloise de navigation intérieure, Pierre Roelli s'est penché sur cette problématique. «Très grossièrement, j'estime son coût à 10-12 milliards de francs,

soit un cinquième du coût des autoroutes.» Autre écueil souvent relevé, le franchissement de la colline du Mormont. «L'idée consisterait à construire un canal uniquement gravitaire, en creusant un sillon dans la plaine de l'Orbe, au niveau du lac de Neuchâtel, et en traversant le Mormont en canal fluvial. Entre ce lac et le Léman, la différence d'altitude est de 57 mètres. C'est une hauteur tout à fait franchissable avec un nombre limité d'écluses, toutes descendantes et alimentées par le lac de Neuchâtel»,

reprend-il, tout en précisant que de nombreux progrès dans les travaux souterrains ont été réalisés ces dernières années.

Reste qu'à l'heure où certains critiquent – pour des questions purement esthétiques – l'érection d'éoliennes sur les crêtes jurassiennes –, l'élargissement d'un canal au milieu de la plaine de l'Orbe pourrait choquer. «Entre Bienne et Soleure, ce canal de 50 m de large existe déjà. Et c'est sur ses berges que chaque dimanche de beau, toute la ville de Bienne va se promener», rétorque Michel Bory, membre de l'Association vaudoise pour la navigation intérieure et également fervent défenseur d'un tel projet.

### Pas une priorité

Elu Vert au Grand Conseil vaudois, Vassilis Venizelos abonde dans son sens lorsqu'il précise que les terres agricoles de la plaine de l'Orbe ne seraient pas «totalement dénaturées» par un tel canal. «D'autant moins que l'on peut facilement prendre soin de l'impact que peut avoir le projet sur les secteurs traversés.»

Par ailleurs, et même s'il reconnaît que ce projet ne doit pas être

aujourd'hui une priorité cantonale en regard d'autres dossiers chauds, l'Yverdonnois voit dans la réalisation de ce canal deux autres opportunités. «D'une part, il pourrait permettre de régler en partie les problèmes hydrologiques de cette plaine. D'autre part, il constituerait un complément intéressant au ferroutage, tel qu'il est pratiqué à Chavornay.»

Pour le directeur de Terco (le Terminal combiné rail-route de Chavornay), l'hypothèse n'est évidemment pas d'actualité. «Maintenant que les terrains ont été rendus, je considère l'affaire comme classée, même s'il ne faut jamais dire jamais», relève Pierre-Alain Bolomey. Toutefois, il reconnaît que le système trimodal – rail, route, bateau – présenterait «d'immenses avantages». «Cela diminuerait le nombre de poids lourds qui traversent le village. Et puis force est de constater que les convois de marchandises ont de la peine à trouver de la place dans le trafic ferroviaire.» ■

Les 100 ans du projet suisse de canal du Rhône au Rhin, Moulins Rod à Orbe. Portes ouvertes, samedi de 11 h à 22 h.

## Un projet qui remonte à 1635

L'idée de réaliser un canal entre le lac de Neuchâtel et le Léman vient d'Elie Gouret. En 1635, ce général-quartier-maître français veut relier par voie fluviale la Méditerranée et la mer du Nord, via la Suisse. Treize ans plus tard, le canal d'Enteroches atteint Cossonay. Mais les 13 kilomètres restants ne seront jamais réalisés, de trop nombreuses écluses étant nécessaires. Peu rentable, le tronçon est toutefois exploité

jusqu'en 1829 lorsqu'un pont enjambant le Talent s'effondre et lui porte le coup de grâce. Quelques années plus tard, alors que l'idée d'une résurrection fait son chemin, l'avènement de la ligne ferroviaire Morges-Yverdon met fin au projet. «La réalisation des autoroutes va avoir le même effet au milieu des années 1950, quand la réhabilitation de ce projet refait une nouvelle fois surface», conclut Pierre-Alain Vuitel.