

## Voies navigables en Suisse pour des péniches de 1500 tonnes ?

### Une autre philosophie de vie

Avec de justes motifs, Patrick Karpinski recommandait, au terme de son étude en 2004, la construction d'une voie navigable qui irait de Bâle à Chavornay. Une question restait cependant en suspens, le maintien ou non, par les cantons concernés, d'une protection réservée pour le tracé d'un futur canal navigable, suite à la suppression de celle-ci par la Confédération en 1993. Nous avons éclairci cette question. Après les cantons suisses alémaniques, le canton de Vaud l'a finalement supprimée en 2006. Un net coup d'arrêt, même s'il est relativisé par Pierre Roelli. Ces terres sont désormais libres de construire, plusieurs ponts empêchant la grande navigation fluviale ont d'ailleurs été lancés, notamment dans le canton d'Argovie. A Orbe, Nestlé bâtit actuellement sur l'ancien gabarit protégé...

A bien parcourir le dossier, on est frappé de constater que ce projet fluvial n'a jamais fait réellement l'objet de discussions aux plus hauts niveaux en Suisse, sauf peut-être au début des années cinquante, à l'occasion de la seule véritable étude qui ait été conduite sur le sujet, celle de 1952 à 1954. Depuis, le canal du Rhône au Rhin est absent des débats sur la politique des transports, en dehors de cercles de plus en plus étroits. De temps en temps, la presse romande publie quelques articles, où l'on sent percer une certaine ironie, parce que ce projet repose sans doute sur de grands travaux qui ne sont plus d'actualité. En effet, même s'ils peuvent se faire de manière « douces », les bouleversements sur le régime des eaux, nappes phréatiques, lacs et rivières, qu'impliquent la construction et l'existence d'un canal navigable, restent considérables, pour un gain d'énergie relatif, sans parler de difficultés techniques redoutables. Autre handicap, la route et le rail génèrent des revenus, finançant les nouveaux équipements, alors que le transport fluvial est hors taxes, selon l'usage en Europe, mis à part celles sur les carburants.

Fait nouveau : les préoccupations environnementales, liées aux gaz à effet de serre, prennent de l'ampleur, entraînées par des catastrophes naturelles et des bouleversements climatiques qui semblent toujours plus inquiétants. D'autre part, en Suisse, on mesure mieux, ces dernières années, la fragilité de nos autoroutes, par lesquelles transitent toujours davantage de camions, provoquant des embouteillages qui gagnent chaque année en ampleur. Pour les marchandises sans cesse plus nombreuses, n'y a-t-il pas d'autres moyens, en dehors du rail saturé par les voyageurs, ou d'autres pistes, que le tout routier ?

C'est maintenant que nous devrions estimer la contribution de l'offre fluviale, la considérer déjà comme une option, une alternative — un complément — aux impasses dans lesquelles nous semblons engagés. Cela reviendrait évidemment à envisager une autre philosophie économique. Un chaland, naviguant en silence, peut contenir le chargement d'une centaine de camions. Cela nécessiterait, dès lors, de planifier les transports, de les grouper, de distinguer l'urgent de ce qui ne l'est pas. Bref, une organisation différente de notre vie où tout est basé sur le maintenant et le tout de suite, à « flux tendu ».

Sans doute faudrait-il de profonds changements d'approvisionnement énergétique — raréfaction de l'offre pétrolière, désormais programmée — pour que la « vraie » réflexion s'engage enfin sur la question des modes de transports et leurs conséquences majeures, à tous les échelons. Quelles seront alors les solutions ? Construire une voie navigable qui irait plus loin que Bâle et qui désengorgerait les routes et le rail ? Renoncer aux transports non indispensables ? La population sera-t-elle prête à changer son comportement de consommateur effréné, s'offrant, hors saison, des pommes du Chili ou des endives de Nouvelle Zélande, réceptive à l'appel des autorités pour une « croissance économique » ?

La navigation sur l'ancien canal d'Entreroches, déficitaire, a décliné puis disparu, remplacée par le chemin de fer naissant. En 1952, elle semblait avoir le canal en poupe. La construction des autoroutes est venue briser cet élan. Il y avait d'autres priorités. Le mouvement s'est même amplifié puisque toute protection de tracé a été supprimée aujourd'hui, hormis sur la Thièle, déjà navigable. A court terme, on ne voit pas comment inverser cette tendance. Quel événement pourrait relancer le canal ? La fin des énergies fossiles, les inondations du Plateau ? Ou, tout d'un coup, une lassitude généralisée de l'hyperconsommation, des embouteillages, du stress, de la pollution... ?