Canal du Rhin au Rhône

Rapport succinct sur l'état des lieux

Introduction

Le projet du canal du Rhin au Rhône traversant la Suisse existe depuis plus de 60 ans. Nous en voulons pour preuve le remarquable rapport technico-économique qui avait été établi en 1954.

Malgré que le projet d'un canal transhelvétique – ou du moins d'un canal du Rhin à Orbe en passant par Bienne – reste un projet d'avenir dont la réalisation ne pourra se concrétiser qu'à long terme, certains cantons ont déjà levé les restrictions foncières qui avaient été mises en place pour réserver son tracé dans l'aménagement du territoire.

Avant qu'il ne soit définitivement trop tard pour réaliser ce projet, il fallait agir et le relancer. C'est pourquoi, notre bureau d'ingénieur a pris l'initiative, à compte d'auteur, début 2014, de réaliser un plan mis à jour du tracé et de ses contraintes sur la base du projet de 1954.

Sans ressources financières assurée, il ne s'agissait pas de refaire un projet de la même envergure que le projet de 1954, mais plutôt, avec des moyens simples, d'étudier les contraintes géométriques actuelles le long du tracé afin de poursuivre la réflexion.

Vision

Nous nous sommes concentrés sur la partie orientale Bâle – Bienne du tracé, le long du Rhin et de l'Aare, qui est la première priorité à nos yeux. Nous nous sommes intéressé à l'état actuel de ce tronçon et avons repéré comment les contraintes et obstacles ont évolué en 60 ans. De plus, nous avons imaginé un tunnel de Bâle à Oensingen afin de raccourcir le trajet et éviter les zones les plus critiques.

Méthodologie et concept

Sur ce tronçon, nous avons analysé le tracé pour une navigation avec des bateaux de classe IV A.

Pour cette analyse, nous nous sommes limités à considérer les rayons de courbure, la largeur du cours d'eau – les deux sur la base des cartes au 1:25'000 – ainsi que les obstacles physiques (ponts routiers, ponts ferroviaires, passerelles piétonnes, barrages, conduites techniques, etc.) qui constituent des facteurs limitant pour une exploitation de l'Aare par le transport fluvial. Il est évident qu'une analyse complète devra également s'intéresser à d'autres facteurs, comme le tirant d'eau, qui aura une influence sur les travaux de dragage et l'implantation d'écluses (nombre et emplacements). Afin de compléter cette analyse, un dossier photos a également été réalisé, permettant ainsi de se rendre compte des types d'ouvrages et d'évaluer approximativement le gabarit sous ouvrage.

OPAN concept Neuchâtel SA Bureau d'ingénieurs civils SIA
Ruelle Vaucher 22 Case postale 686 CH-2002 Neuchâtel
Tél. +41 (0)32 723 77 77 Fax +41 (0)32 723 77 78 neuchatel@opan.ch

Au cours de cette analyse et sur la base des conclusions du rapport réalisé par Planco consulting GmbH, il est apparu qu'un des problèmes à résoudre est le surcoût (tant économique, qu'environnemental) que générerait le détour que devraient effectuer les bateaux, si le tracé suivait le Rhin, puis l'Aare depuis son embouchure. Sans une réduction significative de la longueur du trajet pour atteindre Olten, Bienne ou Yverdon, le transport fluvial ne serait pas compétitif vis-à-vis du rail et même de la route. Un tel tunnel permettrait également d'éviter des zones fortement urbanisées, des zones peu propices d'un point de vue purement géométrique ou comportant de nombreux obstacles (comme dans la région de Brugg), ou pour lesquelles une forte opposition politique est déjà ressentie. Fort de ces constats, une variante de tracé par un tunnel à bateaux, tel qu'il en existe à Riqueval, Pouilly, Mauvages ou Saint-Maur (sur des canaux en France), ou, pour citer un exemple plus récent, le projet de construction à Stad (entre deux fjords en Norvège, http://www.skipstunnel.no), a été proposé.

L'ensemble de ce travail est visible sur le plan annexé.

Réserves

Avec un budget très restreint au regard de la taille du projet, il ne s'agissait pas de refaire un projet de la même envergure que le projet de 1954, mais plutôt, avec des moyens simples d'étudier les contraintes géométriques actuelles le long du tracé. L'ambition n'était clairement pas de penser à tout ou de réaliser une sorte d'avant projet, mais simplement d'amener un point de vue actualisé sur le tracé et permettre ainsi une réflexion plus en avant. C'est pourquoi, aucune estimation financière n'a été réalisée à ce stade.

Remarques finales

L'ASNAV ayant, dans l'intervalle, acquis notre travail, nous avons réinvesti dans une étude plus poussée de variante de tunnels. Ces documents existent maintenant et nous pensons qu'ils sont essentiels pour poursuivre la discussion.

Nous sommes également d'avis qu'un véritable avant-projet technico-économique devrait être relancé. Pour cela il faut une volonté politique et des moyens financiers. Nous espérons que les autorités nous soutiendront dans cette démarche qui s'inscrit dans un développement durable du transport en Suisse.

OPAN concept SA
pour l'ASNAV

Erdjan Opan
Ingénieur civil dipl. EPFZ

Annexes : Plan et dossier photo.