Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1984)
Heft: 745

Artikel: Rhône-Rhin : un mythe à l'eau
Autor: Gavillet, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1017137

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 12.05.2025

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

RHÔNE-RHIN

Un mythe à l'eau

Dans *Le Cheminot*, Michel Béguelin a signé un éditorial décapant sur le canal transhelvétique. Il l'enterre ou le noie (comment dit-on pour un canal?) et titre, pour ce constat de décès, «Feu le canal transhelvétique».

Venant du secrétaire syndical des cheminots, l'envoi de ce faire-part paraîtra suspect: peur viscérale d'un mode de transport concurrent. On aurait tort pourtant d'en rester à ce simple réflexe de défense.

Dans le canton de Vaud, le canal est un mythe national; une manière de se sentir, un peu, au centre de l'Europe, d'éprouver la fierté d'appartenir aux deux versants fluviaux, d'être à Pompaples au milieu du monde. Peut-être y a-t-il aussi quelque chose d'aqueux dans l'imagination profonde des Vaudois.

Mais les mythes, pour rester utiles à la conscience collective, exigent des adaptations et un rajeunissement de l'imagerie.

Or d'un seul point de vue réaliste, on observe:

— une crise sévère de la petite batellerie française; signe des temps: les mariniers se défendent en bloquant les canaux devenus, à la belle saison, voies pour navigation de plaisance!

— le déclin des industries lourdes, à matériaux pondéreux: fer et charbon;

— enfin, le transhelvétique, sur sol vaudois, présenterait un bilan énergétique défavorable; si tel n'était pas le cas, il serait bon qu'on publie les chiffres. Ce bilan doit être établi en tenant compte de la nécessité de pomper des quantités d'eau importantes pour alimenter les écluses à grand gabarit, le débit naturel des rivières, Venoge ou Nozon, ne pouvant plus y suffire. Quelle énergie nécessaire par tonne, non pas pour propulser le chaland, mais pour alimenter les bassins?

Assez de faits nouveaux donc pour rouvrir sérieusement le dossier.

Michel Béguelin relance aussi le débat de manière constructive par une suggestion concrète. Il propose de soutenir l'idée d'un aménagement du Rhône, de l'est de Lyon à Verbois (on sait que le barrage de Génissiat, depuis trente ans, est équipé à cette fin). La Suisse disposerait ainsi avec Bâle de deux accès à la mer libre. Ce serait heureux pour l'indépendance de son ravitaillement national, ce serait bénéfique aussi pour la Suisse romande.

D'autre part la liaison Rhône-Rhin a été engagée (à quel rythme?) par la France. D'emblée, le canton du Jura a prévu d'aménager sur son parcours un port national, à Bourogne, proche de quelques kilomètres de sa frontière.

Enfin, la navigation fluviale peut être envisagée aussi dans le cadre d'un trafic marchandise Nord-Sud, le jour où se posera la question d'un nouveau tunnel de base au Gothard. La ligne du Simplon est déjà une ligne de plaine. Il serait meilleur marché d'amener, en liaison avec les transports fluviaux remontant l'Aar, si possible jusqu'à Yverdon, le maximum de trafic sur cet axe ouest.

Le mythe du transport du vin de Gollion, par voie d'eau, de Cossonay à Soleure n'est plus adapté, après deux siècles, aux nouvelles données économiques.

Mais la navigation fluviale reste à l'ordre du jour: navigabilité du Rhône jusqu'à Genève, port jurassien de Bourogne, trafic Nord-Sud.

Cette énumération montre à l'évidence que les intérêts de la Suisse romande sont prédominants. Ils devraient être présentés comme tels. Du mythe au réalisme.

A. G.

RADIO SUISSE ROMANDE

Un chef a parlé

Donc la Radio suisse romande émerge à peine d'une réorganisation qu'elle se replonge dans une refonte des structures. Voici donc la première et la deuxième chaîne, chacune avec son chef; et en prime, quatre domaines, chacun avec son chef, l'information, l'animation, le «parlé» et la musique. Il fallait y penser.

L'expérience est à peine sur les rails et les nouveaux responsables à peine entrés en fonctions que les coups durs s'annoncent.

Blaise Curchod, depuis quelques mois seulement à la tête de la première chaîne, est hors de combat pour plusieurs semaines. Un intérim s'impose inévitablement, d'autant plus délicat à assurer que la nomination de Curchod n'était pas allée sans créer des bouleversements douloureux dans le précédent organigramme de la radio.

Bref, dans une circulaire datée du 28 septembre dernier, le directeur de la Radio-Télévision suisse romande, René Schenker, précise les nouvelles responsabilités. Trois points principaux, que nous vous rapportons comme nous les avons lus:

1. «M. Jacques Donzel, chef du domaine Animation, assumera l'intérim et sera appelé par conséquent à prendre certaines (sic) décisions.»

2. «Une partie des tâches actuelles de M. Curchod ont été déléguées à MM. Donzel et Tschopp (chef du domaine Information. Réd.), ainsi que sur les membres de son état-major.»

3. «J'assumerai personnellement des responsabilités de la chaîne RSR 1 si M. Donzel s'adresse à moi et surtout en cas de difficultés particulières.»

Toutes réclamations, suggestions et remarques en vingt exemplaires. Pour être plus sûr que le bon chef puisse en référer à qui de droit.

MOTS DE PASSE

Défaite!

Battue
la mesure
cède.

H. B.