

Genève-Istanbul: et au milieu coule une rivière

Le transport fluvial est négligé en Suisse depuis un demi-siècle. Un non-sens selon l'urbaniste Stephan Bonvin, qui rêve de relier le Léman au vaste réseau navigable nord-européen.

Larguer les amarres au Vengeron, mettre le cap sur la Venoge, le lac de Neuchâtel, puis celui de Bienne. Emprunter entre les deux le canal de la Thielle. Suivre ensuite l'Aar pour rejoindre le Rhin et voguer enfin vers Rotterdam ou le Bosphore: tel est le rêve de Stephan Bonvin. Un projet présenté par le jeune architecte à l'issue d'un DEA d'urbanisme à l'Institut d'architecture, et qui permettrait de relier le lac Léman à la mer du Nord et à la Méditerranée en quelques jours de navigation.

L'idée en réalité n'a rien de neuf. Moyen de transport roi jusqu'à l'avènement du moteur à explosion, le bateau tient une place de choix dans l'histoire des villes lémaniques. Ville d'eau par excellence, Genève n'échappe pas à la règle. Personne ne s'étonne donc lorsqu'en 1936, Maurice Braillard, chef du Département des travaux publics de l'époque, intègre un port fluvial au plan de développement de la cité. Située à la Queue d'Arve, la construction forme un «u» inversé se connectant sur le Rhône à la manière d'une fourchette. Elle est destinée au commerce vers la France, alors encore possible compte tenu de l'état de barrages situé en aval (Verbois, Chancy, Genissiat). L'idée fait pourtant long feu.

Sûr et peu polluant

En 1950, c'est au tour de la société du «canal transhelvétique» de monter au créneau. Mais l'objectif a changé: il ne s'agit plus de désengorger Genève, mais l'ensemble de la Suisse romande. «Les initiateurs du canal ont tout prévu jusque dans les moindres détails, explique Stephan Bonvin. Les plans ont été dessinés, les emplacements ont été réservés et même les tableaux horaires ont été calculés dans les deux sens du trafic.» Las, l'époque est au moteur à explosion, aux autoroutes et aux grandes installations hydroélectriques. Jugé désuet, le trans-

port fluvial est enterré par les pouvoirs publics. En s'appuyant pour l'essentiel sur ces deux projets, Stephan Bonvin sonne aujourd'hui l'heure du réveil: «Le transport fluvial s'accorde parfaitement avec les objectifs du développement durable, explique le jeune architecte. C'est le moyen de transport le plus sûr et le moins polluant. Malgré un investissement de départ important, il peut apporter de rapides bénéfices étant donné un prix de revient relativement bas (23 centimes au kilomètre pour le camion, 17 pour le train, entre 4 et 7

pour une péniche). Sans compter les énormes tonnages qui peuvent être déplacés, les plus grandes péniches pouvant charrier l'équivalent de 440 camions.»

Très attractives, mais faiblement aménagées, les rives du Léman profiteraient infailliblement d'une utilisation accrue des plans et voies d'eau romandes. Esthétique, cette valeur ajoutée pourrait en outre s'avérer profitable à l'économie locale, parce qu'un réseau de distribution meilleur marché permettrait de soulager



Un port, onze écluses et quelques kilomètres de canaux pour connecter le bassin lémanique à la mer du Nord



nombre d'entreprises qui aujourd'hui peinent à être concurrentielles. Mais également parce que l'ouverture des chantiers navals nécessaires à la construction des péniches ainsi que les nombreux ouvrages d'art à réaliser seront générateurs d'emplois. De façon tout aussi directe, les quelque onze écluses nécessaires au franchissement des 70 mètres de dénivelé du trajet entre le Léman et Neuchâtel pourraient intégrer des turbines hydrauliques destinées à la production d'électricité. Situé au Vengeron et non plus à la Jonction, le port imaginé par Stephan Bonvin n'est pas sans rappeler celui de Maurice Braillard. Il profite par contre d'une situation plus avantageuse, puisqu'il est en contact quasi direct à la fois avec la route, le rail et les airs.

«Ce qui compte, ce n'est pas de construire à tout prix ce canal, mais de revaloriser un plan d'eau qui est aujourd'hui un simple belvédère touristique»

Inconvénient majeur : le coût de l'opération. Difficile de chiffrer les investissements nécessaires pour un ensemble comprenant un port, une quarantaine de kilomètres de canaux et les indispensables écluses. L'argument pourtant ne tient pas aux yeux de Stephan Bonvin, lequel rappelle que les travaux opérés par le baron

Hausman à Paris n'ont pu être remboursés qu'après cent cinquante ans, sans que personne n'ait songé à contester leur nécessité. «Et puis, il y a le Super Gothard, renchérit le chercheur. Un ouvrage dévisé à 3 milliards de francs et qui selon les statistiques fédérales est prévu pour n'absorber que 2 % du trafic de camions en Suisse. Sans parler des fameuses navettes "Iris" d'Expo. 02, qui sont arrivées sur les arpeplages par la route et en pièces détachées. En fait, dans ce genre de projets, ce qui est important, c'est surtout l'amortissement et la rentabilité du dispositif. Et de ce point de vue, les bénéfices me semblent aussi évidents que durables. Le reste n'est qu'une question de choix politiques.»

Rien ne saurait pour autant se faire sans concertation. Avant le premier coup de pioche, pour éviter que recours et oppositions ne se multiplient, il faudra consulter l'ensemble des acteurs et partenaires concernés. «Ces vingt dernières années, pas moins de treize projets de port sur le lac ont été présentés, commente Stephan Bonvin. Conçus localement, sans prendre en compte le contexte de la région, ils ont tous été rejetés, parce que chacun avait conçu son programme dans son petit coin, sans se soucier de ce que pourrait en penser les autres. Pour pro-

gresser, c'est contre cette façon de faire qu'il convient de lutter en priorité.»

Et l'architecte d'en appeler à la constitution d'une institution indépendante chargée de garantir la cohérence de l'ensemble des projets urbanistiques concernant la région lémanique, à l'image de ce qui a été fait par l'APUR pour le Département des Yvelines et le quartier de la Défense à Paris. Pour être efficace, une telle organisation devrait pouvoir agir de façon indépendante. Elle réunirait des économistes, des sociologues, des historiens, des paysagistes, des architectes, des urbanistes, mais aussi les représentants des clubs nautiques, des associations de pêcheurs et des autres usagers du lac... «Sur certains tronçons particulièrement sensibles, comme la Venoge par exemple, il faudra impérativement travailler en concertation avec les écologistes et les associations de défense de la nature, poursuit le chercheur. Il ne s'agit surtout pas de faire n'importe quoi n'importe comment, mais bien de chercher à concilier au mieux les intérêts de chacun. Ce qui compte, ce n'est pas de construire à tout prix ce canal, mais de parvenir à revaloriser un merveilleux plan d'eau qui est aujourd'hui devenu un belvédère touristique complètement figé. Mais cela demandera du temps et beaucoup de patience : si les travaux commencent en 2050, je crois que je serai alors le plus heureux des hommes.»

Vincent Monnet