# Le coût de l'aménagement des voies fluviales suisses

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **35 (1963)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-125438

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Correspondance



*Nous avons reçu de la Chambre vaudoise immobilière la lettre suivante que nous publions en donnant acte à son auteur de sa mise au point.* (Réd.)

Cher Monsieur,

Dans le numéro 1 de la revue *Habitation* de cette année, un article («La construction de logements et l'expropriation pour cause d'utilité publique») situe la Fédération romande des intérêts immobiliers – qui se nomme d'ailleurs, depuis janvier 1960: Fédération romande immobilière – dans les «milieux qui combattent traditionnellement toutes les formes d'aide des pouvoirs publics à la construction de logements».
Une telle affirmation est certainement fausse et de nature à provoquer, dans l'opinion de vos lecteurs, une incompréhension justifiée.
Faut-il rappeler que (en 1949 déjà), alors qu'un référendum était lancé contre l'arrêté du Conseil fédéral concernant l'encouragement à la construction, la Fédération romande se prononça pour la liberté de vote, ne soutint dès lors pas les auteurs du référendum, ne combattit point le principe des subventions fédérales à la construction de logements. Pour sa part, la Chambre vaudoise immobilière refusa ouvertement d'appuyer les efforts visant à supprimer l'aide de l'Etat. Un des membres de votre Comité de rédaction, M. Maret, alors conseiller d'Etat, pourra certes vous le confirmer.
Notre position n'a pas changé. Si notre tendance est de considérer le régime des subventions à la construction de logements jusqu'à un certain point comme un «mal nécessaire», nous ne saurions oublier que nombre de petits épargnants ont pu, grâce aux subventions, construire un immeuble; ils en sont devenus propriétaires; un certain nombre d'entre eux d'ailleurs ont adhéré, en cette qualité, à notre Chambre.
Le *Bulletin immobilier,* organe de la Fédération romande immobilière, lorsqu'il a émis des critiques en la matière, les a limitées à certaines règles d'application, à certaines anomalies.
Plusieurs de ces critiques rejoignent d'ailleurs l'opinion des propriétaires d'immeubles subventionnés eux-mêmes, voire même d'institutions à caractère social, construisant avec l'aide des fonds publics.
Pour ne citer qu'un seul exemple, le blocage des loyers subventionnés range les propriétaires de ces immeubles dans la catégorie des propriétaires d'immeubles soumis au contrôle des prix, où la rigidité des loyers va à l'encontre d'un entretien normal, dont le coût augmente sans cesse.
Il n'est pas de notre intention de vous infliger la lecture d'une longue dissertation...
Simplement, nous désirions relever que notre attitude n'a jamais voulu dépasser le stade d'une critique de certaines dispositions d'application, et que nous ne «combattons» pas – et encore moins «traditionnellement» – «toutes les formes d'aide des pouvoirs publics à la construction de logements».
Bien plus, nous étudions de nouvelles formules de subventionnement par les pouvoirs publics, qui devraient parer à certains défauts du régime actuel.
Espérant que cette mise au point aura la faveur de retenir votre attention, nous vous prions de croire, cher Monsieur, à nos sentiments distingués.

Le secrétaire: *G. Wagen.*

# Le coût de l'aménagement des voies fluviales suisses

Le projet établi en son temps pour l'aménagement du Rhin supérieur, a été remanié récemment – sa publication est imminente – par la Commission technique germano-suisse qui s'en occupe et est composée de hauts fonctionnaires du Service fédéral des eaux et de la direction, pour le sud du Pays de Bade, de l'Office allemand des eaux et de la navigation. Le projet, remanié en conformité des données et des exigences présentes, évalue à près de 300 millions de francs suisses le coût global de l'aménagement du Rhin supérieur. Il s'agit de travaux dont les frais seront répartis entre les trois pays directement intéressés: l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche (qui, à Bregenz, débouche sur le lac de Constance). La longueur du tronçon Rheinfelden-Bregenz étant de 189 km. et la part probable de la Confédération au prix de la construction pouvant être évaluée à 40%, le prix du kilomètre de parcours nous reviendrait à 650 000 fr., et à 120 millions la dépense pour l'ensemble des travaux.
Cette dépense est modeste en comparaison des crédits nécessités par de grands travaux comparables. Ainsi, la nouvelle gare de triage Moutier II à elle seule reviendra à 120 millions, soit le prix de l'aménagement du Rhin supérieur incombant à la Suisse. La reconstruction de la gare de Zurich est estimée à quelque 400 millions. Le coût des routes nationales ou cantonales est estimé à 5700 millions, ce qui représente 2,6 millions par kilomètre de parcours. Enfin, l'aéroport de Kloten (l'étape I et l'étape II) a absorbé 280 millions de francs.
L'aménagement de l'Aar devra naturellement être financé entièrement par la Suisse. Il s'agit d'environ 210 millions de francs, pour le parcours Yverdon-Koblenz, soit 1,2 million le kilomètre. Là encore, la dépense est parfaitement supportable et elle n'a rien d'exagéré, si l'on veut bien la comparer aux diverses dépenses mentionnées ci-dessus.