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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 38 (1966)

Heft: 4

Artikel: Pour la navigation fluviale, la France voit grand

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126009

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Pour la navigation fluviale, la France voit grand

La France a entrepris d'étendre et de moderniser son réseau fluvial; c'est une œuvre de très longue haleine. Des canaux désuets reliant entre elles des provinces voisines, un fleuve partiellement dompté – le Rhône – des rivières sans liaison, tout cela s'ordonne en un tout harmonieux, largement ouvert sur l'Europe et les mers.
De nombreuses tâches sont menées de front. Construction des biefs prolongeant le grand canal d'Alsace en direction de Strasbourg, aménagement international de la Moselle, achèvement du canal du Nord assurant la liaison entre Paris et l'Escaut, achèvement encore des quatre dérivations du tiers central du Bas-Rhône.
Dans l'immédiat, le programme des voies navigables du Cinquième Plan (1966–1970) prévoit notamment: le prolongement de la Moselle navigable jusqu'à Metz, Frouard et Toul, la modernisation de la Saône jusqu'à Chalon, la voie à grand gabarit jusqu'à Mulhouse, la desserte de Fos où s'établira la sidérurgie marseillaise. Trois aménagements du Bas-Rhône sont aussi inscrits à ce Cinquième Plan. Il en restera trois encore pour que soit réalisé, à fin 1976, le programme total entre Lyon et la mer. Ainsi sont créés à grand gabarit les tronçons nord et sud des liaisons navigables Rhin-Méditerranée.
Avec un tonnage en 1965 supérieur à 89 millions de tonnes, le trafic fluvial en France a encore augmenté de près de 4,5% par rapport à 1964, en dépit du ralentissement provoqué par le plan de stabilisation.

Le gaz naturel hollandais en Allemagne du Sud d'ici trois ans

Les renseignements suivants nous sont fournis par un article paru dans le journal allemand «Zeitung für kommunale Wirtschaft»: D'ici trois ans les sociétés de transport de gaz à distance Gas Union GmbH (GU) en Hesse et la Gasversorgung Süddeutschland GmbH (GU) en Bade-Wurtemberg comptent pouvoir commencer à distribuer du gaz naturel hollandais par leurs réseaux respectifs. Une convention préliminaire entre la NAM – filiale hollandaise d'Esso et Shell chargée de l'exportation du gaz naturel hollandais – et les groupes GU et GVS prévoit la fourniture annuelle à l'Allemagne, à partir de 1975, de 5 à 6 milliards de mètres cubes de gaz naturel en provenance de la province néerlandaise de Groningue. Ainsi, les possibilités de vente de la NAM, qui approvisionne également la Thyssengas AG et la Ruhrgas AG, atteignent annuellement environ 13 milliards de mètres cubes. Le gaz naturel hollandais sera transporté depuis la frontière vers le sud de l'Allemagne par un ensemble d'artères posées en commun par la Thyssengas et la Ruhrgas le long de la rive gauche du Rhin et prolongées par un autre gazoduc projeté. A partir de Mayence, une nouvelle entreprise – la Süddeutsche Gastransport GmbH – se chargera de ce transport.
Esso et Shell participeront chacune pour $^1/_6$ du capital de base. La NAM s'accorde le droit d'utiliser aussi le feeder de la Süddeutsche Gastransport GmbH pour le transport du gaz naturel hollandais. La GVS, de son côté, pense atteindre la frontière suisse par le prolongement de sa conduite de transport de gaz aboutissant à Fribourg-en-Brisgau. Au Nordrhein-Westphalie, on s'attend à recevoir du gaz naturel hollandais l'année prochaine déjà.

L'avenir du Rhône navigable

Des adversaires de la navigation fluviale en Suisse ont annoncé dans quelques journaux que la France avait définitivement renoncé à l'aménagement de la voie navigable du Haut-Rhône. C'est complètement faux. Le programme de la Compagnie nationale du Rhône, approuvé par le Gouvernement français, comporte, maintenant comme avant, l'aménagement du Haut-Rhône en voie navigable après accord avec la Suisse.
Afin qu'un tel accord puisse être possible, faut-il encore s'y préparer? Pour la Suisse, cela consiste à enfin réaliser chez elle, du Rhin à Yverdon, son tronçon nord à elle de la grande voie Rhin-Rhône qu'est le Transhelvétique.