L'avenir du Rhône navigable

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1966)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-126011

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

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.