**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** 25 (1988)
**Heft:** 911

**Artikel:** Lutte contre le bruit à Zurich : un programme à 250 millions
**Autor:** Delley, Jean-Daniel
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1018230

**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:** 12.07.2025

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

*NAVIGATION RHENANE*

# Sauvetage difficile

(*yj*) SOS on coule! C'est en substance le sens du message envoyé aux actionnaires et aux autorités par la Compagnie Suisse de Navigation et Neptune SA (SRN). Ce cri d'alarme, lancé après une année 87 très difficile et un début 88 catastrophique, ne surprendra pas ceux qui connaissent les problèmes de la navigation rhénane, notamment sous pavillon helvétique: surcapacité générale, développement de la flotte néerlandaise à grands renforts de subventions, déclin des industries travaillant des matières pondéreuses (sidérurgie), haut degré d'autoapprovisionnement suisse en blé, etc.

Se fait également sentir la concurrence des transports routiers et ferroviaires. Dans son dernier rapport annuel, la SRN déplore la *position avantageuse* occupée par les compagnies nationales de chemin de fer en l'absence d'une harmonisation européenne des conditions-marchandises. A noter que le président de la SRN s'appelle Pierre Arnold, vice-président des CFF, dont le directeur Werner Latscha siège au conseil d'administration de la SRN...

C'est en mai 1984 que Migros, déjà propriétaire de la Société de Navigation Zurich SA, reprend la part détenue par le groupe anglais Bowater au capital de la SRN; cette transaction donne à Migros 60% des actions, mais seulement 46% des voix, en raison des positions réservées aux représentants des autorités bâloises et fédérales.

D'emblée, la SRN pèse lourd sur les comptes consolidés de Migros. La fusion en mars 1986 avec la Navigation zurichoise n'arrange rien, ni d'ailleurs les mesures drastiques prises l'an dernier: réduction de la flotte de treize unités (de 62 à 49), réduction du personnel (de 635 à 576 collaborateurs, dont 165 navigants). Les chiffres ayant passé au rouge vif en 1987, avec une perte d'exploitation de 1,8 millions pour le groupe SRN, le programme d'austérité se poursuit: économie de 200 000 francs par an et par bateau, liquidation d'une partie de la flotte, qui comprend actuellement 43 unités et pourrait tomber à 12-15 dans les mois à venir.

Tout cela suffira peut-être à soulager le compte d'exploitation en faisant d'une compagnie de navigation une simple société de commerce et d'expédition. Mais la Suisse perdra un peu plus de l'indispensable diversité de ses ressources d'approvisionnement. Le Rhin a traditionnellement permis à notre pays de compenser les effets de sa position centrale, sans accès à la mer; du point de vue de la défense nationale économique, Bâle a donc toujours joué un rôle important. On est désormais plus sensible à l'aspect moins polluant de la navigation intérieure: la charge pour l'environnement du transport par route est cinq fois plus lourde que par voie fluviale, laquelle permet de déplacer 4000 kilos par cheval/vapeur, contre seulement 150 par camion et 500 par train.

Les difficultés présentes de la SRN, qui diffuse sans réticence des informations détaillées sur sa situation, signalent clairement les problèmes de la navitation rhénane en général, qui n'a aucune chance de s'en tirer en régime de totale liberté du commerce et de l'industrie. Sans Etat, pas de salut. Dûment alertées, les autorités bâloises et fédérales devraient bientôt parler subventions, et autres aides à la survie. ■

*LUTTE CONTRE LE BRUIT A ZURICH*

# Un programme à 250 millions

(*jd*)Actuellement 100 km de rues sont exposés à une charge sonore qui dépasse le niveau d'alarme de 70 décibels. Pour la moitié, des mesures d'assainissement visant à réduire les nuisances à la source sont prévues (modération du trafic, décharge des axes). Coût: une centaine de millions. Pour les 50 autres kilomètres (24 000 habitants) l'assainissement n'est pas possible. Il faudra donc prendre des mesures de protection (coupe-bruit, fenêtres isolantes,...). Coût: 100 à 150 millions, soit 2 à 2,5 millions le kilomètre. Pour les bâtiments construits avant 1977, la ville assume ces frais; pour les immeubles plus récents, les propriétaires passeront à la caisse, mais une aide du canton et de la Confédération est prévue.

L'exécutif zurichois prévoit déjà qu'à partir de 1994, la lutte contre le bruit prendra le pas sur la protection de l'air. Face à de telles dépenses, on peut se demander si l'effort ne devrait pas porter en priorité sur la réduction du bruit à la source: normes de bruit beaucoup plus sévères, pour les véhicules à moteur et réduction à 30 km/h de la vitesse maximum dans les agglomérations. Mais il est vrai que ces dernières mesures ne présentent guère d'intérêt économique, alors que celles de protection, elles, représentent une aubaine pour l'industrie de la construction.

# Travail, mode d'emploi

(*jd*) L'Hospice général, à qui est confié à Genève la tâche d'assistance publique, publie une brochure indispensable à celles et à ceux qui sont à la recherche d'un emploi. *Emploi, quelques tuyaux* est né de la pratique de travailleurs sociaux confrontés aux difficultés des personnes qui s'adressent à eux. En 60 pages, ce petit guide de l'emploi répond concrètement aux questions sur l'assurance-chômage, l'orientation professionnelle et donne la liste des cours et aides diverses à l'intégration et des possibilités d'emplois avec soutien social, des maisons de travail temporaire et stable et des entreprises offrant fréquemment du travail. Il propose également des conseils pratiques pour rédiger une demande d'emploi et un curriculum vitae, réussir un entretien et répondre à une offre. Une mine de renseignements aussi bien pour le chômeur que pour la femme à la recherche d'une réinsertion professionnelle ou la personne en difficulté qui a besoin d'un travail sur mesure. ■

Hospice général, case 430, 1211 Genève 3