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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 34 (1962)

Heft: 12

Artikel: La navigation fluviale en Suisse

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-125380

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: 15.07.2025

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

La navigation fluviale en Suisse

La Suisse, il faut bien le dire, peut être considérée comme un pays sous-développé en ce qui concerne la navigation fluviale. Certes, une opération de grande importance a été effectuée, il y a quelques décennies, lors de la création du port de Bâle, par l'établissement d'une liaison directe entre la Confédération et les mers ouvertes. Malheureusement, nous en sommes restés là et, abstraction faite de services locaux de bateaux sur nos lacs – passagers et marchandises – nous n'avons pas encore aménagé un réseau de voies fluviales accessibles à la navigation interne. Sans aucun doute, la topographie de la Suisse n'est pas pour faciliter l'exécution de cette tâche, mais avec la construction des centrales hydro-électriques sur le cours du Rhin et de l'Aar, la situation a subi une amélioration très nette. Le développement de nos ressources d'énergie électrique a eu pour «sous-produit» – si l'on peut dire! – une adaptation plus aisée de nos rivières à la navigation. Ce qu'il importe de faire maintenant, c'est d'utiliser les possibilités qui nous sont ainsi offertes, en vue d'établir un réseau convenable de transports fluviaux.

Le Rhin supérieur est déjà accessible à la navigation, de Bâle à Rheinfelden, mais il n'est encore utilisé à cette fin que du côté allemand. En amont de Schaffhouse, il existe un service local de bateaux pour voyageurs, des touristes essentiellement. Sur le lac de Constance, en revanche, la navigation est fort développée: services de bacs, pour marchandises et voitures, entre Constance et Meersburg ainsi qu'entre Friedrichshafen et Romanshorn; services réguliers et nombreux de bateaux allemands, autrichiens et suisses pour le transport des voyageurs.

Des quatorze paliers prévus pour la navigation sur le Rhin supérieur entre Bâle et le lac de Constance, douze sont ou seront constitués par les barrages des centrales hydro-électriques, un treizième barrage est prévu pour la régularisation du niveau du lac de Constance, et seul l'aménagement d'un quatorzième palier s'impose du fait exclusif de la navigation.

Sur les douze usines hydro-électriques en question, dix sont déjà achevées, la onzième (Säckingen) est en voie de construction et pour la douzième (Koblenz-Kadelburg), la concession vient d'être accordée. Déjà les travaux de modernisation de la vieille usine hydro-électrique de Schaffhouse ont commencé, tandis que la reconstruction de la centrale de Rheinfelden sera entreprise en 1962 ou 1963. Avec l'accomplissement de ces travaux, les conditions techniques préalables de la navigation sur le Rhin supérieur auront été réalisées. Il faut s'attendre à ce que la dernière étape, celle de la reconstruction de l'usine de Rheinfelden, aura suffisamment progressé en 1966 pour que puisse être mise en chantier l'écluse prévue à ce palier du Rhin supérieur.

Pour ce qui est de l'Aar et des voies fluviales et lacustres qui la relient aux lacs de Bienne et de Neuchâtel, la navigation est d'ores et déjà possible d'Yverdon à Soleure. Elle sera grandement facilitée après la deuxième correction des eaux du Jura. Des treize paliers prévus, neuf sont déjà établis, grâce aux usines hydro-électriques installées le long de la rivière. Les quatre barrages restants sont liés à la construction des centrales de Brougg-Lauffohr, Neu-Bannwil, Flumenthal et Buningen, lesquelles seront appelées à remplacer, du moins en partie, les usines actuelles, devenues trop vétustes, de Ruppoldingen, Bannwil et Luterbach.

En ce qui concerne la liaison à établir par le canal d'Entreroches entre le lac Léman et celui de Neuchâtel, elle exigerait évidemment des investissements si considérables que son aménagement ne se justifiera que lorsque le Rhône aura été rendu navigable entre Genève et Lyon. Malheureusement, il est peu probable que la France s'intéresse à la liaison transhelvétique du Rhône au Rhin, tant qu'elle n'aura pas aménagé la liaison rhéno-rhodanienne sur son propre territoire.

Les avantages qu'offre la navigation sur le Rhin supérieur et sur l'Aar

Aujourd'hui, seule l'extrême pointe nord-ouest de la Suisse est reliée, à Bâle, à la grande voie fluviale internationale qu'est le Rhin, et à travers ce fleuve, avec les ports de mer hollandais et belges et avec le réseau européen des canaux. Ce n'est qu'après l'aménagement du Rhin supérieur et du cours de l'Aar, que l'intérieur de la Suisse, avec ses nombreuses industries et sa population très dense, sera accessible à la navigation fluviale.

Déjà à l'heure actuelle le trafic marchandises au départ de Bâle est engorgé. Les chemins de fer sont littéralement débordés et jamais le trafic routier ne saurait suffire à tous les besoins en matière de transport. Et l'on doit s'attendre à ce que l'intégration économique de l'Europe occidentale contribue à une expansion encore plus grande des échanges intereuropéens. Or, une chaîne prise dans son ensemble n'est pas plus solide que le moins résistant de ses chaînons et la capacité d'un réseau de communications dépend de la capacité des passages où le trafic subit un étranglement. C'est là qu'interviennent les voies navigables et qu'apparaît leur utilité pour la vie économique d'un pays.

Lorsque le Rhin supérieur sera devenu navigable sur toute sa longueur, les difficultés auxquelles se heurte actuellement le trafic qui passe par Bâle seront éliminées par la création de cette «rocade» fluviale le long de la frontière septentrionale du pays. Le trafic nord-sud sera alors décongestionné et décentralisé, grâce à la possibilité qu'il y aura d'atteindre, à partir de nombreux points de déchargement et sur de très courtes distances (10 à 30 km.) – que ce soit par le chemin de fer ou par la route – les régions industrielles fort importantes de Brougg-Baden, Bülach-Dielsdorf, Zurich, Winterthour, Schaffhouse, Frauenfeld, Weinfelden, Amriswil ou Saint-Gall.

L'Association suisse du plan d'aménagement national (ASPAN) et son activité

Rapport présenté à l'assemblée du Groupe de Suisse occidentale à Genève, le 23 novembre 1962

C'est le propre des associations qui, comme l'ASPAN, sont constituées en sections régionales relativement autonomes, que d'éprouver des difficultés à coordonner l'activité des sections et celle de la direction centrale. L'information est, notamment, la chose la plus difficile à résoudre d'une manière satisfaisante, surtout quand le barrage de la langue vient encore la compliquer.

On ne portera donc jamais assez d'attention à cet aspect de l'activité de l'ASPAN qu'est l'information et c'est là que je désire mettre tout le poids de ce rapport. En effet, l'année qui s'écoule est probablement l'une des plus importantes sur le plan suisse: les Chambres fédérales, d'une part, en acceptant de tripler la participation de la Confédération à nos travaux; l'assemblée générale de l'ASPAN, d'autre part, en portant à 3 ct. par habitant le chiffre de base de la cotisation des corporations de droit public, ont enfin porté nos ressources à un niveau décent et ont permis d'envisager désormais une activité normale. Le secrétariat s'est aussitôt complété d'un secrétaire romand, en la personne de M. Chappex, ce dont nous avons lieu d'être particulièrement heureux.

L'ASPAN a dû, au regret de chacun, accepter la démission, en qualité de président, du professeur Gutersohn qui avait su, par ses qualités humaines et par sa précision, s'imposer à tous les interlocuteurs de l'ASPAN en tous les domaines.

Pour lui succéder, l'ASPAN a désigné M. le conseiller aux Etats Rohner, de St.-Margrethen (SG) qui s'est déjà fait connaître par d'importantes interventions sur le plan suisse et c'est vers lui que se tournent les regards.

Poursuivant l'information sur l'activité déployée sur le plan national, il faut parler de la récente publication d'une seconde brochure de portée générale. Après les «directives aux communes» en matière de réglementation sur la police des constructions, cette seconde brochure intitulée, en allemand: «Die Gemeinden und die Landesplanung» («Les Communes et l'Aménagement du Territoire») vient certainement à son heure. L'édition française est en cours: la traduction est déjà achevée.

Il faut parler enfin de la mise au point en liaison avec la SIA, du tarif d'honoraires pour les travaux d'urbanisme. Ce sera pour moi l'occasion d'insister très vivement sur la portée de ce document pour la raison qu'en veillant à codifier les diverses phases des travaux d'urbanisme, il met obligatoirement l'accent sur leur grande complexité. Certes, l'ensemble des opérations prévues par le tarif ne se justifie pas en chaque circonstance. Mais aux communes tentées de consacrer un crédit de 500 fr. à l'établissement d'un plan des zones établi en quarante-huit heures, ce document montrera l'importance relative des opérations successives dont le plan des zones n'est que l'aboutissement. Peut-être établira-t-il même qu'il vaut certainement mieux ne rien faire que de se contenter d'un plan de zones obtenu pour 500 ou 1000 fr.

1962 nous aura donné l'occasion de prouver qu'en Suisse romande également l'ASPAN réunit désormais une audience de qualité.

La journée d'Yverdon a, en effet, rassemblé le 16 juin 1962 plus de deux cents participants parmi lesquels trois conseillers d'Etat, de très nombreux édiles et représentants de communes grandes et petites, des praticiens éminents. La presse était très richement représentée. Les exposés qui furent donnés étaient à la hauteur de l'assistance et l'intérêt qu'ils provoquèrent est loin de s'estomper.

Au chapitre de la coordination, auquel nous avons consacré notre journée d'Yverdon, il y a également de beaux fleurons à mentionner puisqu'on voit aujourd'hui les problèmes des rives vaudoises et fribourgeoises du sud du lac de Neuchâtel confiées à une équipe d'urbanistes neuchâtelois.

Cette journée a prouvé l'intérêt très grand du pays et des communes pour l'idée de l'aménagement national. Certes, nous ne devons pas nous parer des plumes du paon et nous attribuer les progrès que chaque jour apporte en ce domaine. En revanche, il ne nous est pas interdit de nous en féliciter. Que ce soit à Genève, grâce aux heureuses initiatives de M. le conseiller d'Etat François Peyrot, que ce soit à Fribourg, où la nouvelle loi sur la police des constructions du 15 mai 1962 va désormais déployer ses effets, à Neuchâtel, où les problèmes de la colonisation intérieure sont à l'avant-garde et où certaines communes comme Le Locle font figure de précurseurs, que ce soit dans le canton de Vaud enfin, où les débats que provoque un projet de loi audacieux méritent la plus grande attention, partout en Suisse romande celle-ci est désormais éveillée.

Genève, 23 novembre 1962. J.-P. Vouga.

L'Aar navigable, pour sa part, servira de grande transversale reliant les régions actuellement moins favorisées du point de vue des transports, et de ce fait moins industrialisées: Aarau-Wildegg, Olten-Zofingue-Rothrist, Langenthal-Herzogenbuchsee, Soleure-Attisholz, Bienne-Berne, ainsi que la région du lac de Neuchâtel, au réseau fluvial européen et à la mer du Nord. Cette amélioration des communications ne saurait que faciliter et encourager le développement de toutes ces régions.

En effet, le transport par eau entraînera une réduction considérable des dépenses pour les produits qui quittent ces régions ou qui y sont acheminés. A l'heure actuelle, le fret est de 10 à 14 fr. pour 1 t. de marchandises pondéreuses transportées des ports de mer par la voie rhénane jusqu'à Bâle. Le supplément à acquitter pour leur acheminement par la voie fluviale vers l'intérieur de la Suisse ne dépassera pas, par tonne, 1 fr. 50 à 2 fr. 50 dans la région de Koblenz, de 4 à 6 fr. dans celle du lac de Constance et de 6 à 8 fr. du côté du lac de Neuchâtel.