

Banc d'essai de la navigation fluviale en Suisse

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 9

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-126079>

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.

Banc d'essai de la navigation fluviale en Suisse

66

Quant à l'incinération, elle n'a jusqu'ici été appliquée que dans de très grandes villes, dans des installations puissantes, avec récupération des calories pour le chauffage urbain, ou plus modestement celui de bâtiments municipaux, et la production d'électricité.

L'évolution de la composition des ordures est plus favorable à l'incinération qu'au traitement biologique; on constate, en effet, une augmentation de la proportion des papiers, cartons, emballages en bois, plastiques, tous corps difficilement ou pas du tout fermentescibles, mais qui brûlent. Aussi, pensons-nous que pour beaucoup d'agglomérations moyennes et petites, l'incinération, dans une installation simple (donc sans récupération de chaleur), robuste, automatique, sera une excellente solution.

La décharge reste nécessaire dans tous les cas: l'incinération laisse 40% de cendres et d'imbrûlés, qui ont l'avantage d'être inertes, et que l'on peut valoriser dans des circonstances très favorables (mais mieux vaut n'y pas compter).

Notons enfin que les tonnages collectés sont en constante augmentation; on comptait 250 kg. par habitant et par an, il y a quatre ou cinq ans, on compterait plutôt 300 kg. maintenant. La densité, au contraire, va en diminuant; or ce qui importe, c'est plus le volume que le poids collecté, et la charge financière du service ne peut aller qu'en croissant. D'où l'intérêt de toutes les mesures que l'on peut prendre pour diminuer les prix de revient, l'intérêt aussi d'envisager la transformation du service en service à caractère industriel et commercial; la difficulté sera ici de trouver une assiette convenable pour la redevance.

«Le Moniteur des TP et du Bâtiment».

Le canton et la ville de Genève viennent d'inaugurer l'usine des Cheneviers pour la destruction des résidus, c'est-à-dire les ordures ménagères et les résidus industriels, combustibles et putrescibles, marquant ainsi une importante étape du programme cantonal d'assainissement. Ce n'est pourtant ni les dimensions de l'usine, ni son procédé de destruction – qui se retrouvent ailleurs – qui éveillent un aussi vif intérêt bien au-delà de nos frontières nationales. L'originalité des Cheneviers, c'est le mode de transport des résidus qui se fait non par la route mais sur le fleuve.

L'implantation de l'usine en bordure du Rhône sur la retenue de Verbois a conditionné le problème du transport. Ce dernier a été examiné avec un esprit ouvert et sans aucune prévention pour l'un ou l'autre moyen de transport. Le résultat en a été l'adoption du transport fluvial par raison d'économie. Bien qu'il ait été nécessaire de corriger le Rhône, de créer de toutes pièces des quais de chargement et de déchargement et leur outillage, de construire un pousseur et quatre barges, le transport fluvial a été estimé être de beaucoup le meilleur marché. En effet, si l'on considère les dépenses cumulées, le transport fluvial sera meilleur marché que le transport routier, après neuf ans d'exploitation déjà, soit bien longtemps avant la fin de la durée d'amortissement des installations, calculée sur cinquante ans.

A cet avantage, qui fut déterminant, s'en ajoutent d'autres aussi importants: économie de l'usure des routes par le va-et-vient de dizaines de camions de la voirie; déchargement de ces routes au profit du trafic normal; danger, poussière et bruit évités qu'aurait provoqués la circulation de tous ces camions.

Ce transport fluvial, prévu dans des conditions excluant toute pollution de l'eau, préfigure la navigation sur l'Aar. Comme le dit l'ingénieur naval Fred Bösch, de Bâle, l'ouverture du Rhône à la navigation entre la Jonction et Verbois, constitue un événement marquant de la navigation fluviale en Suisse, une expérience très instructive pour les problèmes futurs.