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: 9

Artikel: Banc d'essai de la navigation fluviale en Suisse

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126079

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: 02.07.2025

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

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».

Banc d'essai de la navigation fluviale en Suisse

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.