

La navigation en Suisse

Autor(en): **Gardel, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **44 (1964)**

Heft 3: **Liaisons européennes**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886932>

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.

La navigation en Suisse

Professeur Dr A. Gardel,

Président

de Transhelvetica S. A.

De par sa situation géographique, la Suisse a été de tout temps un lieu de passage fort utilisé par divers trafics européens, tant dans le sens Nord-Sud que dans d'autres directions. Elle a su généralement reconnaître cette vocation et s'est attachée très tôt à jouer ce rôle de trait d'union, notamment par ses réseaux routiers et ferroviaires, puis aériens; la voie du Gothard en est un exemple parmi d'autres. On peut donc s'étonner que la navigation intérieure n'y ait pas pris une plus grande place et se soit, pour l'essentiel, arrêtée à Bâle, aux portes du pays. Paradoxalement, c'est l'existence même des réseaux routiers et surtout ferroviaires qui est l'une des causes de cette situation. La haute qualité des services rendus par les chemins de fer à la collectivité suisse a permis de se passer jusqu'ici de voies d'eau à travers le pays.

L'évolution de l'économie suisse des transports ne permet cependant plus de considérer la situation actuelle comme satisfaisante. En effet, le volume des importations a crû de 11 % par an dès 1960, pour atteindre 21,5 millions de tonnes en 1963. De ce chiffre, plus du tiers arrive par bateau à Bâle et doit y être transbordé, puis acheminé à travers le pays. On doit s'attendre à voir cette évolution se poursuivre; si la création d'oléoducs réduit le fret en produits pétroliers, l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin amènera l'augmentation du volume transporté pour d'autres catégories de marchandises; l'accroissement des besoins suisses comme aussi l'augmentation générale des échanges qui résulte à long terme de l'intégration économique en cours auront aussi leur rôle à jouer.

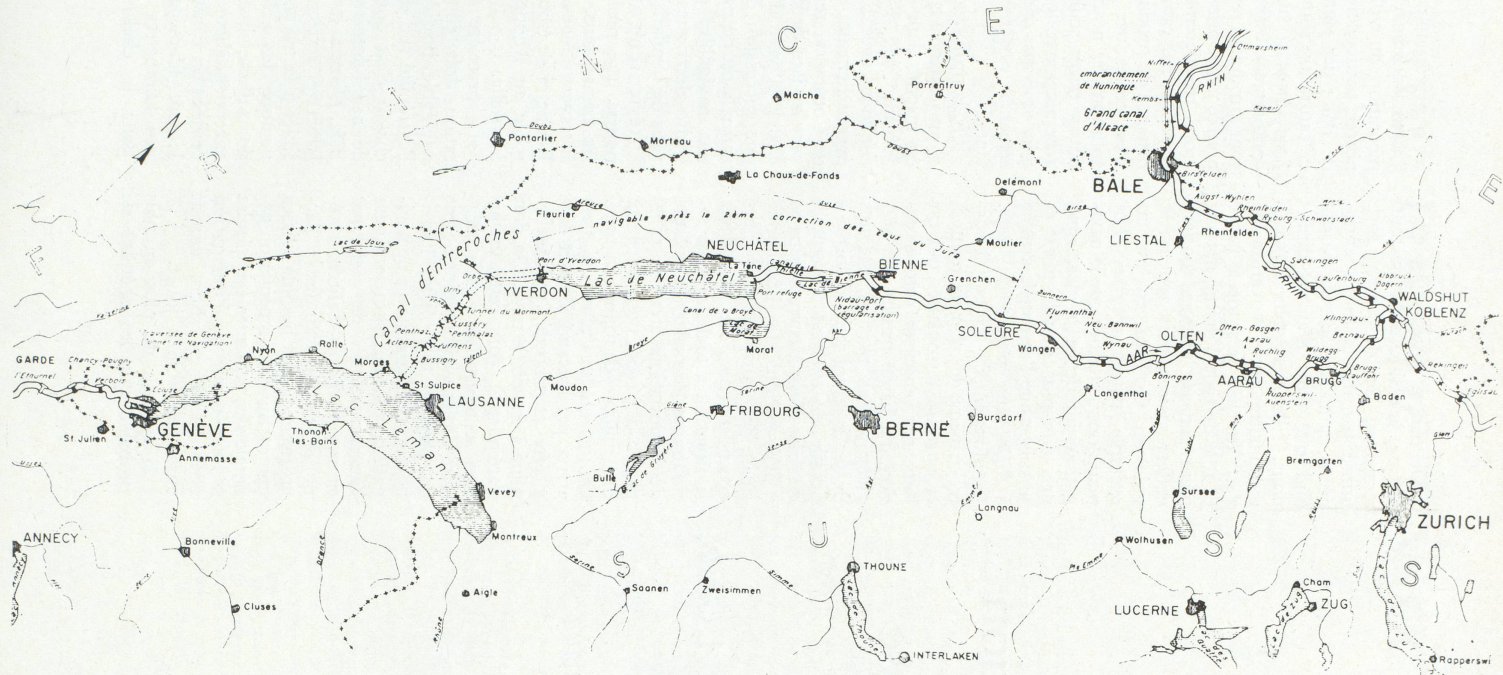
Il apparaît de plus en plus probable que les chemins de

fer n'arriveront pas à faire face à cette énorme et rapide augmentation du volume à transporter, particulièrement à partir de Bâle; des signes manifestes de saturation sont déjà visibles. Sans insister sur divers encombrements sérieux qui se sont produits, relevons que le pourcentage pris par la route croît régulièrement. Mais le transport par camions à longue distance de produits pondéreux n'est certes pas une heureuse solution. Si néanmoins le rail devait rester seul à assurer cet acheminement, il ne pourrait le faire que par suite d'investissements extrêmement importants.

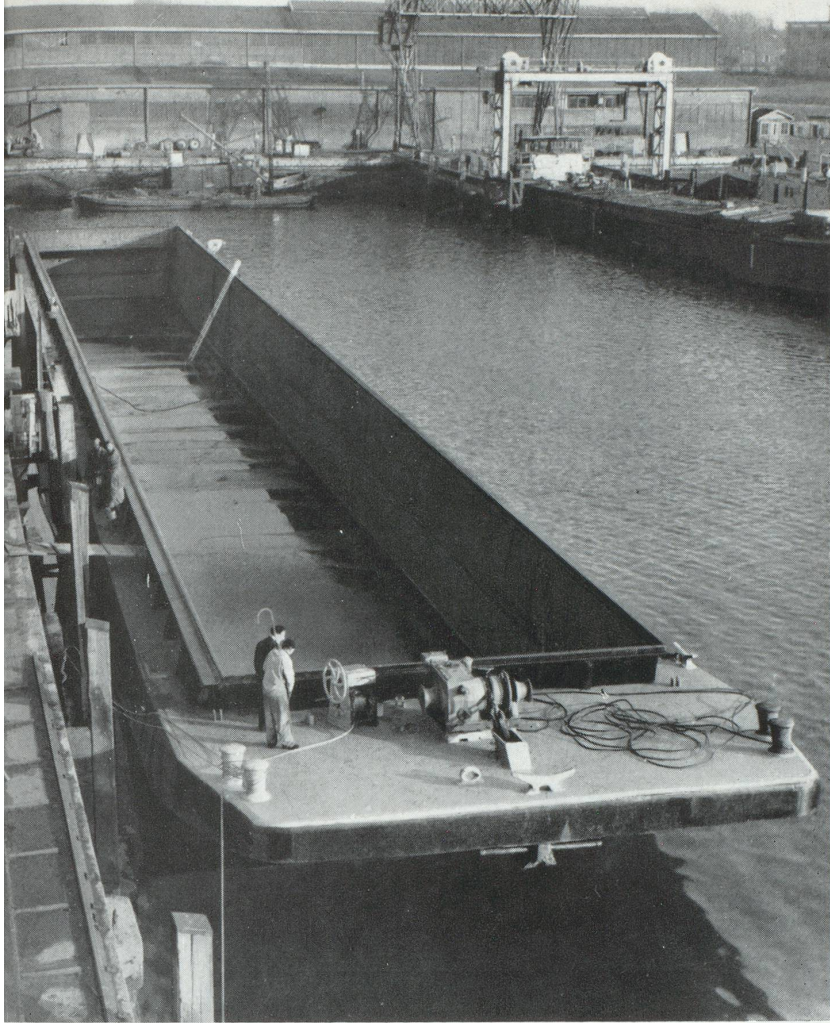
Or, la prolongation de la voie d'eau rhénane à travers la Suisse est inscrite dans la géographie. Suivant le Rhin jusqu'au confluent avec l'Aar, et même éventuellement jusqu'au lac de Constance, remontant l'Aar vers les lacs de Bienne et Neuchâtel, la voie d'eau rencontre une succession de plans d'eau naturels ou de paliers déjà rendus navigables par les usines hydro-électriques ou les travaux de régularisation en cours. Ultérieurement, cette voie pourra être prolongée vers le lac Léman puis, par celui-ci et à travers Genève, atteindre le Rhône et se trouver finalement reliée au Rhône français et à Marseille.

La première étape de réalisation doit conduire la voie navigable jusqu'à Yverdon, à l'extrémité sud du lac de Neuchâtel; c'est donc un tronçon de 220 kilomètres à partir de Bâle. De cette longueur, 180 kilomètres seraient déjà accessibles à la navigation, mais il y manque les écluses. Il s'agit donc d'une situation de départ exceptionnellement favorable, ce dont on trouve le reflet dans le coût. L'aménagement de ces 220 kilomètres de voie d'eau pour le chaland automoteur

0 10 20 30 40 50 km



Extrait du plan n° 12.645 (janvier 1961) du Service fédéral des Eaux, Berne
Projet du tracé du canal du Rhône au Rhin en Suisse



Barge standard

(Cliché Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille)

européen (1 350 t) ou les convois poussés à deux barges ne coûterait à la Suisse que 400 millions de francs, soit moins de 2 millions par kilomètre (bien inférieur au coût d'une autoroute).

D'autres considérations politiques et économiques plus générales militent en faveur d'une prochaine réalisation de cette première étape Bâle-Yverdon : le souci de mieux desservir l'Ouest du pays, celui d'économiser main-d'œuvre et énergie, celui enfin de réaliser un maillon d'une chaîne reliant le Rhin au Rhône, opération hautement désirable au sein d'une Europe qui s'unit.

Diverses organisations cherchent à promouvoir la construction de cette voie d'eau, cer-

taines plus anciennes telle l'Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin, d'autres plus récentes comme Transhelvetica S.A. Cette dernière, créée en 1963 avec un capital de 1,2 million de francs, réunit les entreprises privées désireuses de voir la réalisation entreprise sans délai. Elle augmentera prochainement son capital grâce à un apport substantiel provenant de communautés publiques.

En définitive, la décision est entre les mains des autorités fédérales et cantonales. Nombreux sont actuellement en Suisse ceux qui souhaitent que l'on aille sans tarder et résolument de l'avant. Ainsi la Suisse pourrait remplir aussi dans le domaine de la navigation sa mission de trait d'union et contribuer, à l'échelle de ses moyens, à la réalisation de l'important réseau européen de voies navigables qui est en cours d'édification.

A. G.

Le "Stoos", pousseur suisse, fait passer deux barges en flèche sous l'un des ponts de Bâle

(Cliché Éditions Navigation et Trafic Mondial S.A., Bâle)

