Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 44 (1964)
Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: La navigation en Suisse
Autor: Gardel, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886932

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: 06.07.2025

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

La navigation en Suisse

Professeur Dr A. Gardel,
Président
de Transhelvetica S. A.

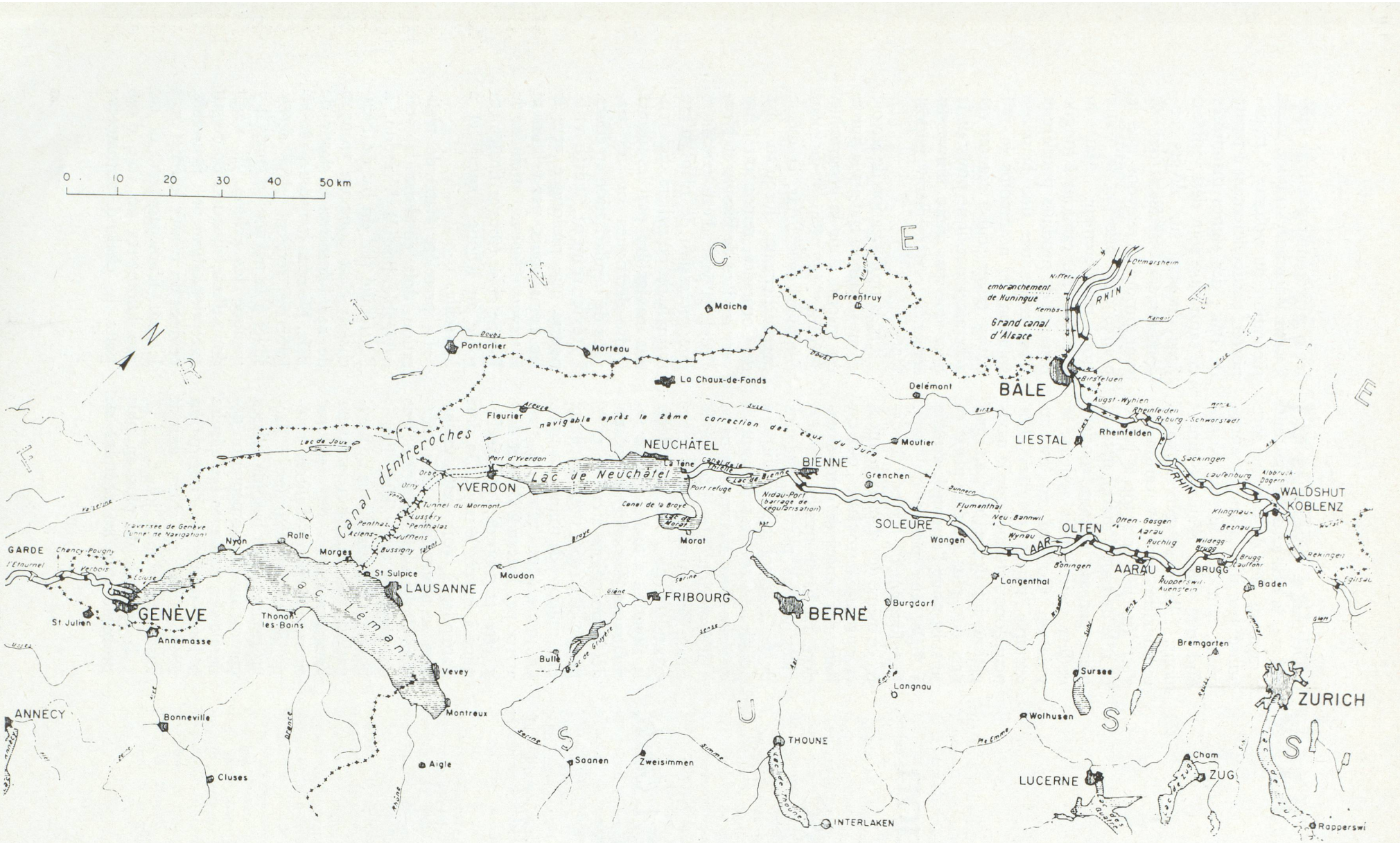
De par sa situation géographique, la Suisse a été de tout temps un lieu de passage fort utilisé par divers trafics européens, tant dans le sens Nord-Sud que dans d'autres directions. Elle a su généralement reconnaître cette vocation et s'est attachée très tôt à jouer ce rôle de trait d'union, notamment 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.

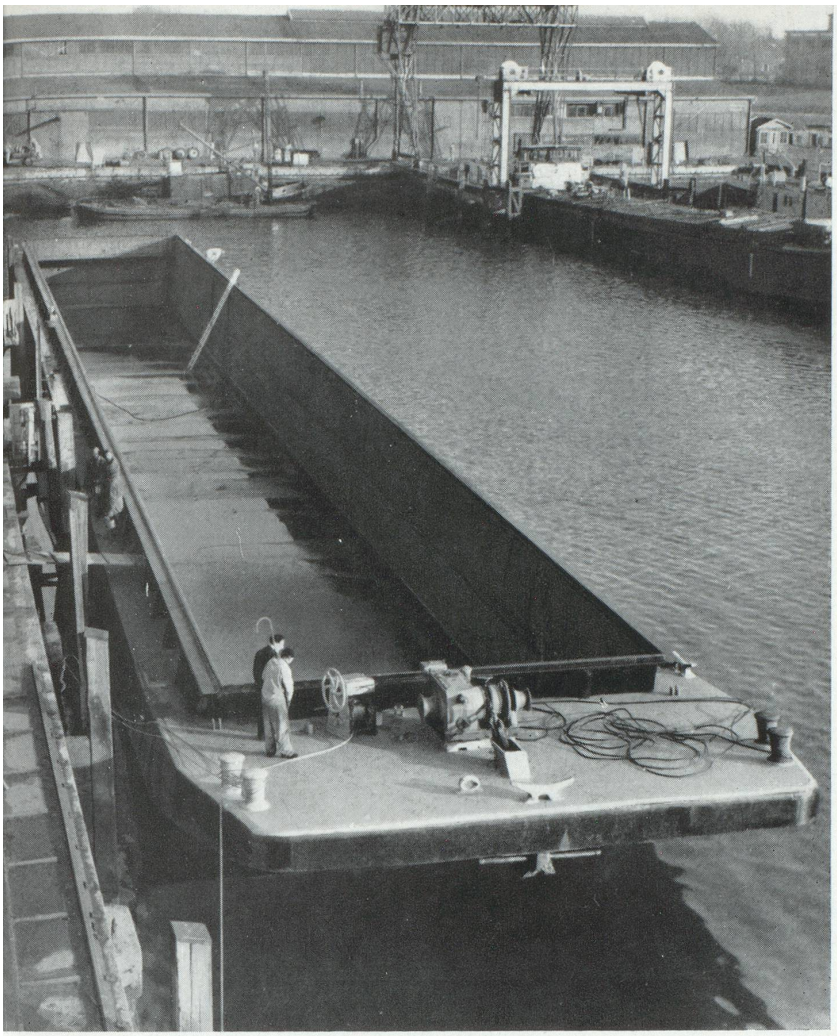
Or, la prolongation de la voie d'eau rhénane à travers la Suisse est inscrite dans la géographie. Suivant le Rhin jusqu'au confluent avec l'Aar, et même éventuellement jusqu'au lac de Constance, remontant l'Aar vers les lacs de Bienne et Neuchâtel, la voie d'eau rencontre une succession de plans d'eau 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



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)

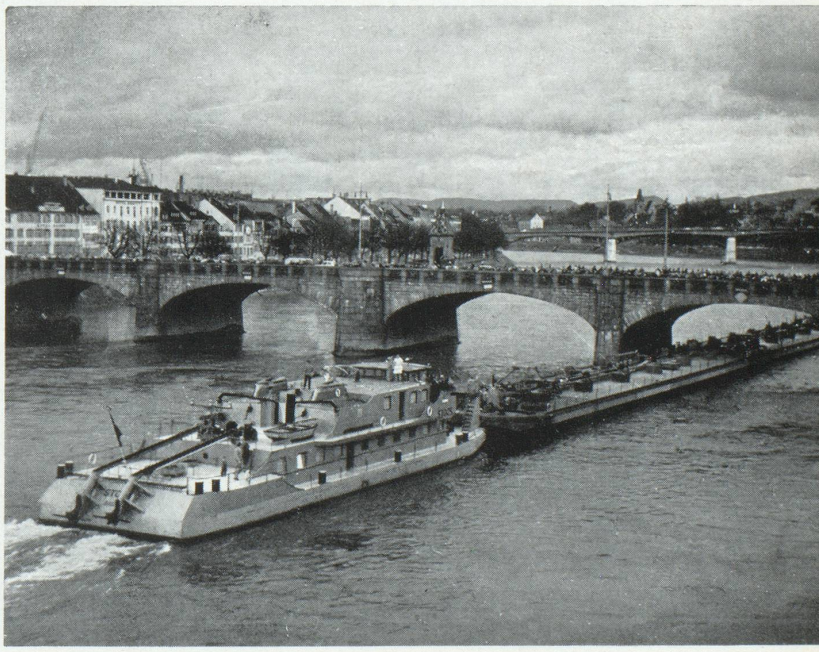
européen (1 350 t) ou les convois poussés à deux barges ne coûterait à la Suisse que 400 millions de francs, soit moins de 2 millions par kilomètre (bien inférieur au coût d'une autoroute).

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, certaines 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)