

La future liaison Rhône-Rhin

Autor(en): **Comte, Jean**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **33 (1961)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125157>

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 future liaison Rhône-Rhin

35

L'Europe occidentale en expansion par le Marché commun

Dans le cadre des réalisations économiques du Marché commun et de la mise en valeur d'une Europe à la population croissante, aux concentrations déjà marquées, on cherche, au contraire, à décentraliser, en rendant plus faciles les communications entre grands centres industriels et grands centres de consommation. Pour éviter des transferts de population intempestifs, on veut créer des zones de production nouvelles.

Ce plan d'aménagement économique européen va rendre aux ports du nord et du sud leur rôle naturel et étendre leur arrière-pays à l'intérieur du continent.

Ce réseau de communication à haut rendement est ferroviaire, routier et fluvial. La Suisse est consacrée plaque tournante de l'Europe ferroviaire. Gardera-t-elle cette situation naturelle, du point de vue routier et fluvial, dans l'Europe qui s'équipe ? Un axe routier la traversera du nord au sud, touchera ses bords extrêmes (Genève et Grisons). Depuis cinquante ans, l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin professe que la Suisse doit unir Rhône, Rhin et Danube. Le problème est soumis à la conférence européenne des ministres des transports, lit-on dans « Commerce franco-suisse », de Genève.

L'axe économique de l'Europe de demain

Ce problème consiste à unir en priorité le Rhône au Rhin par une artère fluviale qui, partant du bassin industriel lorrain, touchera ceux du Centre avec Châlon-Lyon et Saint-Etienne, pour atteindre Marseille. Qui dit Lorraine dit 10 millions de tonnes d'acier (65 % de la production française), 15 millions de tonnes de charbon (25 %), des industries mécaniques et chimiques connexes. La production croît régulièrement.

Le Centre est consommateur d'acier, ses industries chimiques se développent. Il s'adapte rapidement aux conditions du Marché commun.

Marseille est tête de pont incontestée de l'Eurafrique. Sa zone industrielle en plein essor est fondée sur les industries du pétrole.

On estime qu'en 1970, la consommation d'acier sera de l'ordre de 1,5 million de tonnes pour la France de

l'Est et du Sud-Est, dont la moitié sera transportée par eau. Quant aux besoins futurs de l'Europe du Nord-Ouest, on les fixe à 170 millions de tonnes :

Importations :

Produits pétroliers	100 millions de tonnes
Minerais de fer (d'Afrique surtout)	40 millions de tonnes
Produits divers	10 millions de tonnes

Exportations :

Produits sidérurgiques	10 millions de tonnes
Produits divers	10 millions de tonnes

La liaison fluviale et ses variantes

De Lyon à Strasbourg, trois variantes fluviales sont possibles :

1. Lorraine-Méditerranée par la Moselle, la branche sud du canal de l'Est, la Saône. Pas de difficultés insurmontables. Quelque 419 km. à aménager par étapes pour un trafic estimé à 8,5-9 millions de tonnes en moyenne.

2. Alsace-Méditerranée par l'aménagement de l'actuel canal du Rhône au Rhin français, le Doubs et la Saône. Là aussi, pas de grosses difficultés techniques. Cependant, cette voie semble être considérée en France comme complémentaire.

3. Le Transhelvétique. Suivant les cours du Rhin et de l'Aar, il atteint les lacs jurassiens. Un canal unirait le Léman au lac de Neuchâtel. C'est la partie la plus difficile, mais les arguments économiques avancés outre-Jura valent aussi pour la Suisse romande.

Les bords de l'Aar et du Rhin connaissent l'industrie. Une expansion serait souhaitable du lac de Neuchâtel à Echandens. Rhin, Aar, lacs jurassiens, lac Léman permettent une vitesse maximum aux bateaux, donc une amélioration de la rotation des chalands et de leur rentabilité. L'arrière-pays de Marseille atteindrait Bâle facilement, sa limite se confondant avec celle de l'égale distance. Le canal tend ainsi à rendre aux ports du nord et du sud leur rôle naturel, un des buts du plan. Il constitue par ailleurs un jalon de la liaison fluviale du sud vers le Danube, dont la France ne saurait se désintéresser. Marseille reconnaît d'ailleurs le bien-fondé de ces arguments. La Savoie, l'Ain... ont aussi intérêt à la liaison fluviale par la Suisse qui leur offre des avantages particuliers.

Mission de la Suisse

L'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin mène le combat depuis cinquante ans pour ces idées qui, demain, seront réalité : faire passer en Europe occidentale d'importants courants de trafic, dont l'essor de Bâle peut donner une idée. Certains adversaires ont critiqué l'idée du Transhelvétique : ils ignorent encore que les divers modes de transport se complètent et se renforcent. Bâle ne peut que retirer profit d'un Transhelvétique qui ferait d'elle un carrefour fluvial européen, alors qu'elle risque de demeurer un cul-de-sac.

A l'ère ferroviaire, la Suisse réussit dans l'enthousiasme une politique ferroviaire de grand style. Elle s'est également dotée d'une marine, source intéressante de revenus pour le pays, en temps de paix... Pourquoi donc les autorités responsables hésiteraient-elles, le pays ne pouvant que bénéficier d'un trafic rhénan (de 120 millions de tonnes actuellement) et, d'autre part, d'un Rhône (1,5 million de tonnes) voie naturelle de l'Afrique vers le centre de l'Europe occidentale ? Cette chance de promotion industrielle et d'expansion ne peut être refusée à des cantons économiquement faibles.

Jean Comte.

(Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin.)

RADIO
JE VOIS TOUT **TV**

Fait de
chaque
LECTEUR
un
AMI

Brûleurs et citernes à mazout
Devis et études
sans engagement

Chauffages centraux tous systèmes

WILLY *B* **RAUCHLI**

Lausanne Mauborget 1 Tél. (021) 23 32 95

Pour votre

Chauffage au mazout

les spécialistes: **E. CANOVA & FILS, LAUSANNE**

Serrurerie, mécanique, chaudronnerie, appareillage, installateurs, représentants des brûleurs **Cuénod**, services d'entretien.

Bureau : Aloïs-Fauquex 94 Tél. 32 17 33
Ateliers : Pavement 79 Tél. 32 17 34

CONSTRUCTIONS
MÉTALLIQUES

GARZETTA

& Fils
Carouge-Genève

XYLAMON

protège le bois

L. GUGGISBERG Conservation du bois
Ancienne-Douane 1 Tél. (021) 23 68 71 **Lausanne**



La maison de confiance

J. ROD
S. A.

Rue Galliard 2 - Saint-Roch
LAUSANNE
Tél. 22 39 61

CARRELAGES
REVÊTEMENTS