Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 42 (1962)

Heft: 1: La liaison Rhône-Rhin

Artikel: La liaison Rhône-Rhin à travers les cantons ne pose plus de problèmes quant au plan d'aménagement

Autor: Béguin, Georges

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887547

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: 08.07.2025

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

La liaison Rhône-Rhin à travers les cantons ne pose plus de problèmes quant au plan d'aménagement

par Georges BÉGUIN

Vice-président de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national et de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin

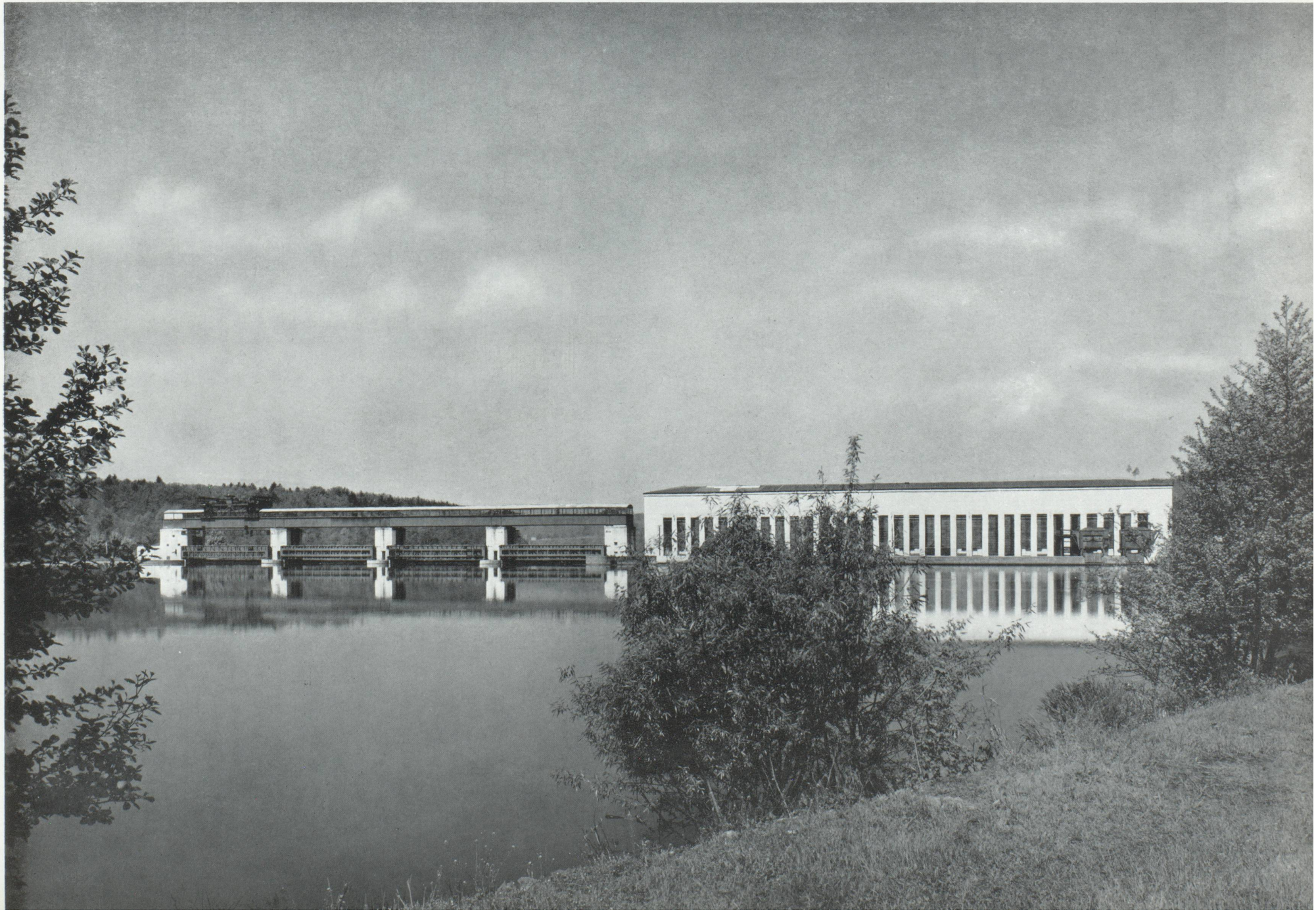
La Suisse est une confédération d'États cantonaux souverains, qui forment chacun une entité politique possédant sa propre constitution, ses propres pouvoirs (législatif, exécutif, judiciaire), son autonomie financière. Cet aspect très particulier de la Suisse doit être mis en évidence pour qui entend comprendre les problèmes relatifs à l'aménagement du territoire suisse.

A l'heure actuelle le domaine de l'aménagement du territoire n'a pas été délégué au pouvoir fédéral, aucune disposition de la constitution n'est consacrée à cet aménagement dans son ensemble. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, ces lacunes du droit constitutionnel suisse, en ce qui touche l'aménagement du territoire, ne sont, en fin de compte, pas des faiblesses. Nous allons même jusqu'à prétendre qu'il est fort heureux que, en vertu du principe de présomption de souveraineté cantonale (art. 3 de la constitution), l'aménagement du territoire entre dans l'exercice des droits des cantons. Les cantons étant maîtres de leur législation en matière de plan et d'aménagement du territoire sont en mesure de prendre rapidement et efficacement les mesures indiquées par les circonstances. En revanche, si le plan et si l'aménagement du territoire étaient du domaine de l'État fédéral suisse, il en résulterait une bureaucratie inéluctable, des longueurs et toutes les servitudes s'attachant à une œuvre faite de recherches d'équilibre qui aboutissent à des compromis.

Encore faut-il que les cantons fassent usage de leurs compétences législatives en matière de plan d'aménagement et que la coordination intercantonale puisse jouer en vue de l'articulation des plans d'aménagement. Cette difficulté a été résolue par le moyen de l'initiative privée; l'Association suisse pour le plan d'aménagement national — A.S.P.A.N. — dont le siège central est à Zurich, coordonne l'élaboration des plans d'aménagement cantonaux et régionaux et assure leur articulation. L'A.S.P.A.N. n'est ni un office de planification ni un service technique. C'est un organisme de faîte qui encourage, stimule et coordonne, grâce à son bureau central et aux associations régionales du plan. Les membres de l'A.S.P.A.N. sont des personnes physiques et des personnes morales, des collectivités cantonales et communales.

L'A.S.P.A.N. a inscrit depuis fort longtemps à son programme toutes les questions de la future navigation fluviale en Suisse en rapport avec le plan d'aménagement. Dès l'achèvement des études techniques et économiques pour une voie fluviale dite « Transhelvétique », l'A.S.P.A.N. a pu obtenir des cantons qu'ils prennent toutes mesures utiles à l'effet d'intégrer la navigation fluviale intérieure suisse dans leurs propres plans d'aménagement.

Mise en service en 1931, Rybourg-Schwoerstadt, usine frontière sur le Rhin, est encore actuellement avec 108.000 kW la plus puissante centrale au fil de l'eau du pays.



Pour le secteur Rhin-Aar-lacs jurassiens, toutes les questions sont réglées. D'ici quinze ans les automoteurs partis de Rotterdam devraient arriver à Neuchâtel et Yverdon.

La liaison Rhône-Rhin

A vrai dire ce terme un peu trop général « Rhône-Rhin » doit faire l'objet de nuances quant au plan d'aménagement. Il convient de distinguer, topographiquement et géographiquement, trois secteurs bien délimités dans le plan général de la liaison Rhin-Rhône :

— le secteur du Rhin (Bâle-Koblenz, embouchure de l'Aar dans le Rhin) puis celui de l'Aar-lacs jurassiens;

— le secteur du canal d'Entreroches (canal reliant le lac de Neuchâtel au lac Léman);

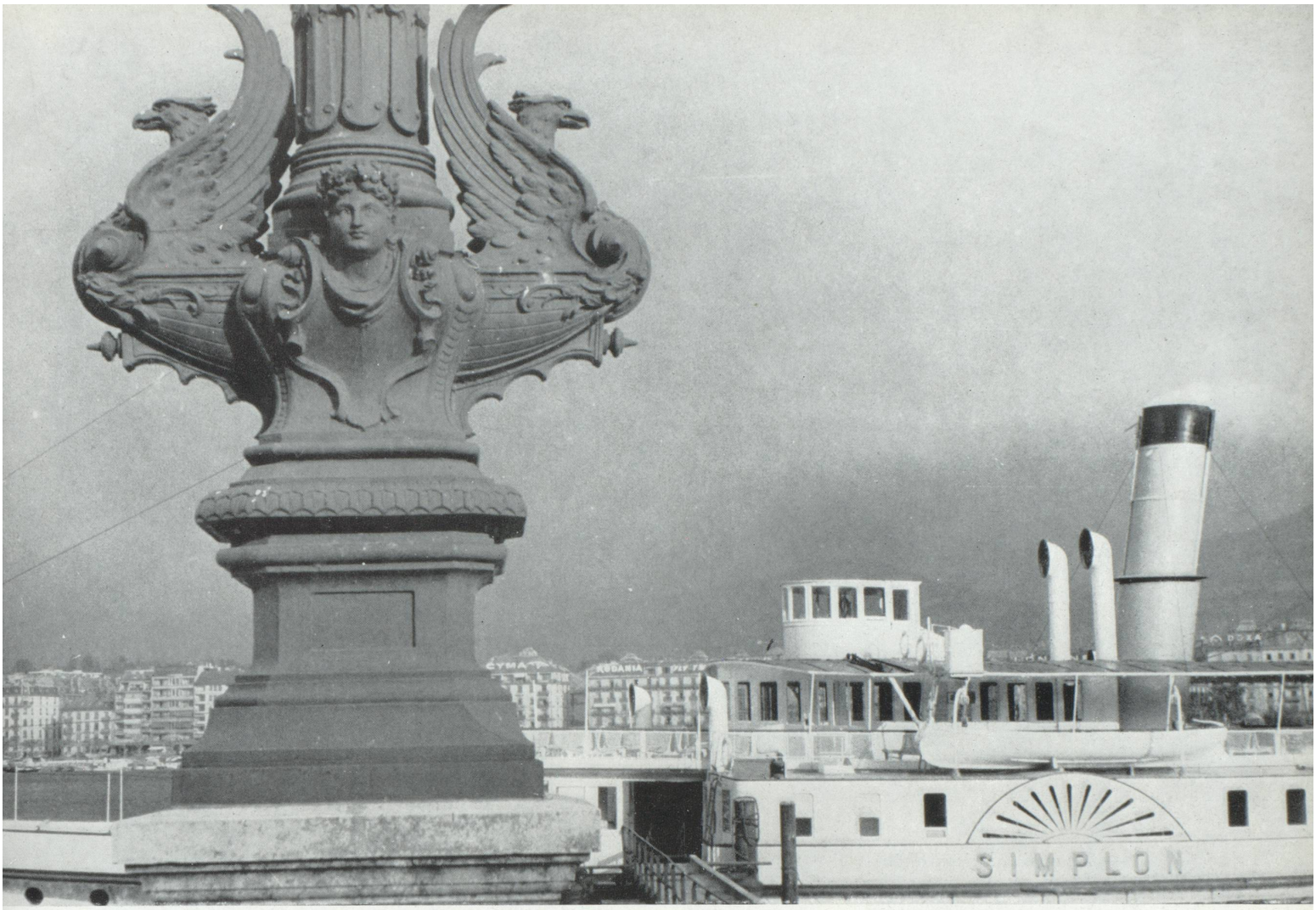
— le secteur du Rhône (depuis le lac Léman à la frontière franco-suisse).

Depuis plusieurs années déjà la politique fluviale de la Suisse est passée du domaine de l'utopie à celui des réalités. Les réalités ont démontré combien il était facile, rentable et commode de faire remonter la grande navigation fluviale de Bâle à Yverdon, par le Rhin, l'Aar et les lacs jurassiens.

Les cantons riverains du Rhin, de l'Aar et des lacs jurassiens ne se sont pas trouvés en face de difficultés pour établir et assurer le plan d'aménagement de la voie navigable : le tracé en est dicté par les cours d'eau et les lacs. Les plans précis des ingénieurs commis à l'étude technique du Transhelvétique ont été remis aux cantons, qui les ont approuvés. Dans le cadre de ces plans, une première étape, celle des canaux de la Broye, de la Thielle et de l'Aar, a été mise en train par la deuxième correction des eaux du Jura. Ce plan d'aménagement est passé à la réalisation depuis le début de l'année 1962. Son exécution durera dix années. Le financement est assuré, l'acquisition des terrains est en cours et l'administration des chantiers fonctionne.

C'est dire que, du point de vue du plan d'aménagement, et pour le secteur Rhin-Aar-lacs jurassiens, toutes les questions sont réglées. Certes, il faudra encore résoudre divers problèmes (traité de la Suisse avec la République fédérale allemande : 5 centrales hydro-électriques à construire; financement des écluses; répartition des ports) avant que n'arrivent les premiers automoteurs partis de Rotterdam pour Yverdon. Toutefois, l'élément intellectuel fondamental qu'est le plan d'aménagement du territoire se trouve résolu dès maintenant.

Le secteur du canal d'Entreroches se présente de manière évidemment fort différente de celle du secteur Rhin-Aar-lacs jurassiens. Deux rivières de la région du canal d'Entreroches (l'Orbe et la Venoge) devront être domestiquées et aménagées pour permettre la navigation. Cette étape de la liaison Rhône-Rhin n'est



Quand donc les paisibles bateaux à vapeur de la Compagnie générale de navigation croiseront-ils sur les eaux du Léman les automoteurs marseillais ou bâlois?

prévue qu'une fois acquise la navigation jusqu'à Yverdon. Nonobstant, le plan d'aménagement de ce secteur en pleine terre a été retenu par le canton de Vaud, dont la souveraineté s'exerce sur tout le territoire prévu pour le canal d'Entreroches. Par un décret du 14 mai 1956 les autorités constituées du canton de Vaud disposent des moyens destinés, d'une part, à légaliser le plan d'aménagement, et d'autre part, à en assurer la réalisation.

Reste enfin le secteur genevois. Là, l'élément essentiel est la traversée de la ville de Genève. D'innombrables études ont été entreprises à cet effet. Elles ont abouti : l'État a fixé de manière définitive le tracé du canal, du lac Léman au Rhône : la longueur totale du raccordement est de 5,13 km, dont 4,57 km sont en tunnel. Cette solution est évidemment la meilleure, puisqu'elle ne heurte aucun plan d'aménagement à même le sol. Quant au secteur à ciel ouvert, la plus grande partie des terrains à traverser est déjà propriété de l'État de Genève.

Il y a lieu de souligner qu'en fait tous les problèmes de base du plan d'aménagement pour la liaison Rhône-Rhin sont résolus dans l'essentiel en ce qui touche le territoire des cantons riverains.

L'expérience enseigne, par ailleurs, qu'il y a souvent un chemin long et difficile à parcourir entre l'étape intellectuelle du « plan » et celle de la réalisation. L'une de ces difficultés, c'est de disposer de la maîtrise du terrain. Les cantons suisses intéressés au Transhelvétique disposent d'efficaces législations en vue de l'expropriation de terrains pour cause d'utilité publique. Il suffira d'appliquer ces législations.

Les cantons riverains de la future voie navigable ont pris depuis quelque temps — du moins plusieurs d'entre eux l'ont fait — les mesures techniques pour le choix des emplacements des futurs ports fluviaux sur leur territoire. L'A.S.P.A.N. a collaboré à de telles préparations. Des études économiques, financières et techniques sont déjà fort avancées, sinon achevées.

La conclusion de cette brève étude est simple : la liaison Rhône-Rhin à travers le territoire des cantons riverains ne pose plus de problèmes essentiels quant au plan d'aménagement. Ces problèmes sont résolus; bien mieux, la réalisation a commencé. La première étape de la navigation fluviale en Suisse, partant de Bâle à Yverdon, est en marche. Que l'admettent ou non les milieux concurrents, les attardés et les sceptiques, il faut se rendre à l'évidence : nos lecteurs verront — si Dieu leur prête vie — les automoteurs venus de Rotterdam accoster les quais d'Yverdon.

Georges BÉGUIN