Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 42 (1962)
Heft: 1: La liaison Rhône-Rhin

Artikel: Un avis autorisé
Autor: Wanner, Heinrich / Couvreu, Raymond
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887548

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: 07.07.2025

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

UN AVIS AUTORISÉ

Un entretien avec Heinrich WANNER, directeur de la Compagnie de navigation rhénane Lloyd A G.

— *En quoi la liaison Rhône-Rhin est-elle nécessaire et pourquoi estimez-vous qu'elle doit passer par la Suisse?*

— Les voies fluviales continentales forment la base du réseau de transport d'une région économique. Deux voies fluviales européennes sont d'une importance particulière : la liaison Rhône-Rhin comme axe nord-sud entre la Mer du Nord et la Méditerranée et la liaison Rhin-Main-Danube comme axe ouest-est entre la Mer du Nord et la Mer Noire.

La liaison Rhône-Rhin donnera un élan nouveau au port de Marseille et la facilité des échanges de marchandises qui en découlera vivifiera l'économie du Midi de la France.

Des trois projets différents de la liaison Rhône-Rhin, le canal transhelvétique est le plus vieux. Il a l'avantage de profiter sur un long parcours des voies d'eaux existantes : le Rhin, l'Aar et le Rhône. Seul le petit lien entre le Léman et le lac de Neuchâtel, le canal d'Entreroches, devrait être creusé. La politique et l'économie suisse auraient un grand intérêt à ce deuxième accès indépendant à la mer.

— *Pensez-vous que le trafic fluvial en Suisse doive nuire aux autres formes de transport — fer, route, oléoduc — ou au contraire les soulager?*

— En économie, il ne faut pas juger d'une façon statique mais dynamique. Partons de l'évolution actuelle et envisageons l'avenir : en 1950, la Suisse avait 4,7 millions d'habitants, en 1960 ils étaient 5,4 millions et en 1970 on prévoit une population de 6 millions. Les importations totales de notre pays s'élevaient en 1950 à 8,6 millions de tonnes, en 1960 à 15,4 millions de tonnes et en 1970 on estime qu'elles atteindront 25 millions de tonnes. Ces estimations ne sont pas optimistes, car l'intégration européenne amènera forcément un échange de marchandises plus actif encore et exigera un trafic dépassant l'évolution normale.

En prévision de cette évolution toutes les formes de transport doivent être améliorées. Rails et routes sont déjà surchargés. Le développement des réseaux routier et ferroviaire est très coûteux. Le budget de l'agrandissement de la gare de marchandises de Muttenz est fixé à 120 millions de francs suisses, la transformation de la gare centrale de Zurich à 400 millions, la consolidation de la voie sur la rive droite du lac de Zurich (30 km), avec double voie en partie seulement, à 60 millions. La construction des routes nationales coûtera 5,7 milliards. Opposées à ces chiffres, la construction et l'utilisation de voies fluviales sont bon marché, surtout s'il s'agit de l'aménagement de rivières et de lacs. La régularisation du Haut-Rhin de la chute du Rhin à Bregenz coûtera environ 300 millions de francs suisses dont 40 p. 100 ou 120 millions seront à la charge de la Suisse. Celle de l'Aar, de Koblenz à Yverdon, est évaluée à 210 millions. Ces dépenses semblent modérées si on les compare aux exemples cités plus haut et à la capacité presque illimitée d'une voie fluviale. La navigation bénéficie évidemment du fait que soubassement et couverture de la voie sont constitués par l'eau.

Quant aux oléducs, ils sont les meilleurs moyens de transport pour l'approvisionnement des raffineries en huile brute. Mais pour l'évacuation des produits raffinés de toutes sortes, le « super », l'essence, le gasoil, l'huile de chauffage, l'oléo-

L'Aar en amont de l'usine de Rupperswil-Auenstein.

duc n'entre pour ainsi dire pas en considération, surtout en Suisse où la population et l'industrie sont décentralisées. Les huiles de chauffage lourdes et les essences d'aviation n'entrent pas en ligne de compte non plus, pour des raisons techniques. Et tous les autres produits ne sont pas utilisés en quantités suffisantes pour justifier l'emploi de l'oléoduc.

— *Quelles sont les industries qui pourraient être intéressées par la réalisation du projet. Existe-t-il des preuves matérielles de cet intérêt?*

— Toutes les industries qui doivent s'approvisionner en important leurs matières premières ou l'énergie (en combustibles solides ou liquides), dont elles ont besoin, sont intéressées à la future voie fluviale. Bien entendu les industries situées près d'elle en tireront le plus grand profit. Mais aux industries qui se trouveront à 10, 20 et 30 kilomètres, la navigation apportera sûrement aussi des avantages et des baisses sensibles des frais de transport. Ainsi l'industrie du ciment et l'industrie chimique en bénéficieront dans la même mesure que les fabricants de papier et l'industrie métallurgique.

Dans la vallée argovienne du Rhin, qui sera la première bénéficiaire, une vraie lutte pour la réservation des terrains a déjà commencé. Ces douzes exemples le prouvent :

— Aux environs de Kaiseraugst, l'Esso projette un grand dépôt d'essence avec un débarcadère particulier sur le Rhin.

— Près de Stein-Säckingen, la Société Ciba a construit une nouvelle usine qui fonctionne déjà.

— A l'est, les « Jura Bergwerke » AG (de Roll) ont réservé un terrain du Sisseler Feld, pour la fonte des minerais du Fricktal.

— Le terrain d'aviation du Sisseler Feld, d'environ 800 000 mètres carrés, a été acheté par la maison Hoffmann-La Roche en vue d'une deuxième installation.

— Dans la région de Kaisten, la maison J.R. Geigy, sous le nom de Rheinmatt AG, s'est procuré un terrain dans un but industriel.

— Dans la région de Laufenburg les « Berner Kraftwerke AG » projettent une usine thermique et ont acheté dans cette intention un terrain avec accès au Rhin.

— Aux environs de Schwaderloch, Sandoz possède un terrain de 30 hectares sur lequel elle prévoit de construire une nouvelle usine.

— A l'est aussi la Valvoline a acheté un terrain.

— Près de Leibstadt c'est la « Thermopal » qui s'est installée.

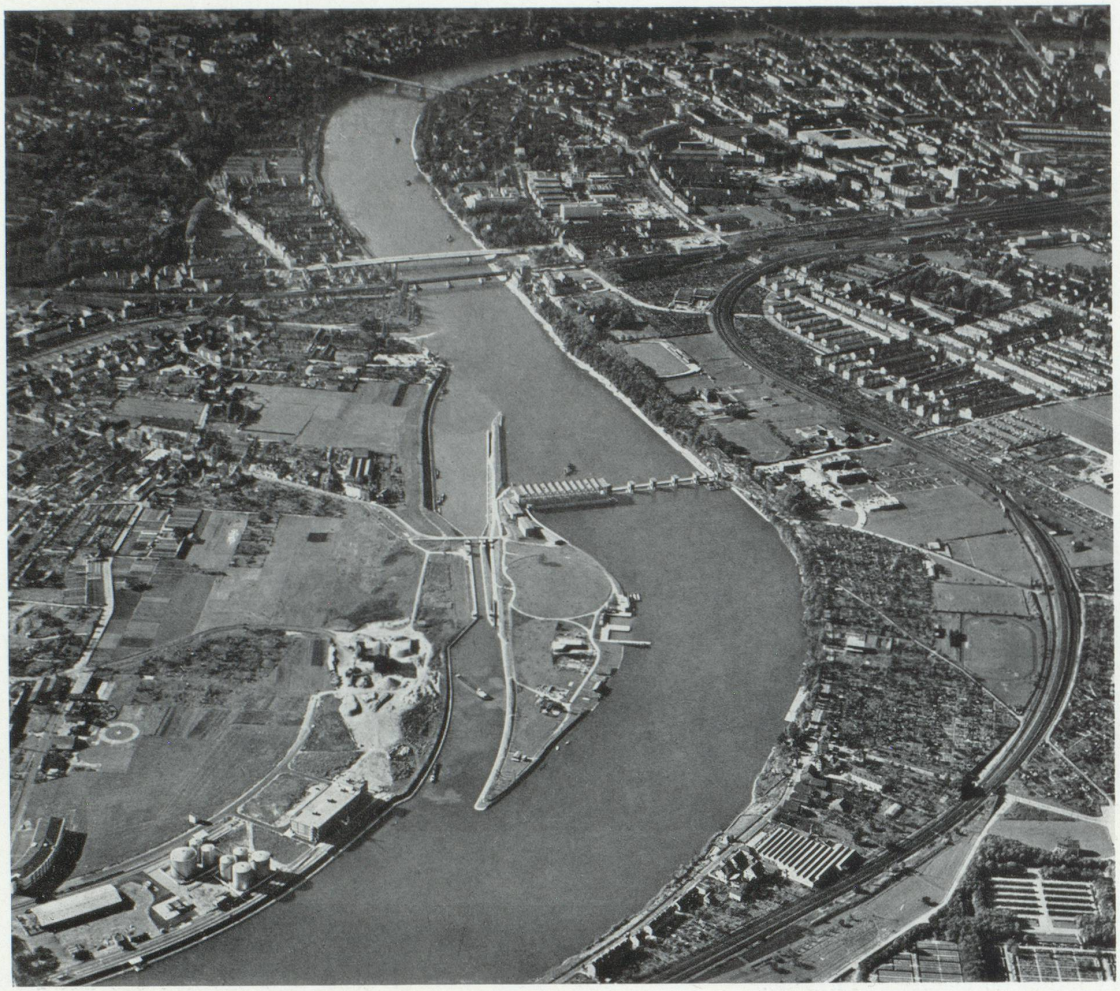
— Il y a quelques années que la fabrique de produits chimiques de Uetikon a construit à Full une usine d'acide sulfurique.

— Récemment, la fabrique des explosifs de Dottikon a acquis un terrain pour une nouvelle installation dans le Letschtal entre Leuggern et Gippingen.

— Enfin, près de Tössriedern, à l'est d'Eglisau, la Migrol a construit un dépôt d'essence souterrain qui est en train d'être agrandi.

— *L'avenir de Bâle est-il menacé par la voie navigable Bâle-Yverdon-Genève-Lyon?*

— Sans doute les ports du Rhin de Bâle sont menacés par la navigation sur l'Aar. Tous les ports qui se sont trouvés dans la même situa-



Vue aérienne de l'écluse de Birsfelden, en amont de Bâle, dont on distingue les quartiers périphériques dans le haut de la photo.

tion, à l'issue de la voie navigable, ont subi le même sort, par exemple Mannheim et Strasbourg. On sait par expérience que les pertes sont momentanées et récupérées par l'évolution qui s'ensuit. Les ports rhénans de Bâle sont déjà surchargés. A longue vue, il semble plus efficace de construire plusieurs ports de transbordement décentralisés le long du Haut-Rhin et de l'Aar que d'agrandir encore les ports de Bâle. Les silos, les installations d'emmagasinage et de distribution et les entrepôts trouveront sûrement un autre emploi. En outre, l'intérêt local bâlois ne doit pas être défendu aux dépens de l'intérêt national.

— *En cas de navigation sur le Rhin supérieur et l'Aar ne craignez-vous pas la pollution des eaux par les huiles de moteurs ou — surtout — par les usines qui, certainement, s'installeront sur les rives de la voie fluviale? D'autre part, pensez-vous que des sites particulièrement pittoresques risquent d'être abîmés par le fait de la navigation?*

— La pureté des eaux est une question importante à notre époque. La navigation est injustement traitée en bouc émissaire de la pollution des eaux. Au contraire, dans son cas, il est très simple de la contrôler et de l'empêcher. Les canalisations sans installations d'épuration des eaux résiduaires sont une cause beaucoup plus réelle de la pollution. Pour éviter celle-là, il faut employer les méthodes les plus strictes. Ce sera particulièrement important pour les nouvelles industries qui vont s'établir près de la voie fluviale. Quant aux intérêts de la « Protection de la nature et de la patrie » ils doivent et peuvent être respectés par la navigation sur le Rhin supérieur et l'Aar. Cela ne pose pas de problèmes. Rien n'empêche de protéger de grandes parties des charmantes rives de ces fleuves. On effectuera les transbordements dans les endroits où la protection de la nature n'a rien à perdre. Ce ne sont pas les bateaux qui abîmeront le paysage. Au contraire! Ils sont un signe de vie. Les bateaux pavoisés qui naviguent dans la vallée romantique du Rhin moyen avec ses châteaux ou dans la ville de Bâle font plaisir à tout le monde.

Remorqueur " Rudolf Miescher ", de la Lloyd A.G.. tirant sur le Bas-Rhin cinq barques lourdement chargées.

— *Où en sommes-nous, selon vous, du point de vue de la réalisation? Peut-on espérer, sans optimisme exagéré, que la navigation intérieure est sur le point d'être introduite en Suisse? Quel est le processus, surtout politique, à prévoir en l'occurence?*

— La décision devra être prise ces prochaines années. On saura alors si la Suisse aura ses propres voies fluviales intérieures. La transformation de la dernière usine hydraulique de Rheinfelden sera réalisée bientôt. D'ici 1966, on devra décider si on construit l'écluse en même temps. La construction de celle-là n'est raisonnable que si on commence en même temps celles prévues pour les autres barrages, afin que le Rhin soit navigable. Première étape jusqu'à Koblenz ou Eglisau. On choisira plus tard si on continue par l'aménagement du Rhin supérieur jusqu'au lac de Constance ou si l'on s'attaque à l'Aar.

Dans l'accord international du 28 mars 1929 concernant la régularisation du Rhin de Strasbourg-Kehl à Bâle, l'Allemagne fédérale et la Suisse s'étaient engagées à ce que la régularisation du Rhin de Bâle au lac de Constance soit commencée sitôt qu'une telle entreprise serait rendue possible par la situation économique (art. 6). Elle l'est aujourd'hui. Si l'Allemagne fédérale ne commence pas, il appartient aux cantons intéressés de prendre l'initiative pour que les autorités fédérales engagent les conversations avec l'Allemagne. Un comité germano-suisse s'est occupé de ce projet, dont la publication est en préparation. L'accord international sera soumis au référendum facultatif. En plus des associations de navigation on a créé dans les cantons de Zurich et d'Argovie des comités spéciaux en faveur de la navigation du Haut-Rhin. D'autre part, aux chambres fédérales un groupe parlementaire pour la navigation intérieure s'est constitué. L'action politique peut donc commencer.

Propos recueillis
par Raymond Couvreu