Zürich et la Suisse orientale attendent la navigation intérieure

Autor(en): **Sigrist, Albert / Couvreu, Raymond**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **42 (1962)**

Heft 1: **La liaison Rhône-Rhin**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887549

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ZURICH ET LA SUISSE ORIENTALE ATTENDENT LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Une interview de M. Albert SIGRIST

Conseiller d'État et président du Comité zuricois pour la navigation sur le Rhin supérieur

Quelle est la position de Zurich sur le problème de la navigation intérieure en Suisse?

La ville de Zurich, métropole économique de la Suisse et les centres régionaux qui l'entourent, Winterthour, Baden et Bülach et la ville de Schaffhouse — pas tellement éloignée — réunissent un grand nombre d'entreprises de la grosse industrie métallurgique. La majeure partie des matières premières est amenée sur place par chemin de fer et par la route depuis Bâle. Les frais de transport, très importants pour les marchandises lourdes, les retards de livraison dûs à la surcharge des moyens de transport existants, ainsi que les coûteux investissements nécessaires pour le dédoublement des voies de chemin de fer et l'agrandissement des routes, rendent primordiale l'idée de la prolongation de la navigation à l'intérieur des frontières. Des ports à Brougg et à Eglisau amèneraient les marchandises qui atteignent la Suisse en bateau par Bâle tout près du territoire le plus industrialisé de la Suisse. Le port d'Eglisau, par exemple, ne serait qu'à 25 kilomètres de Zurich et 20 kilomètres de Wintherthur.

Qu'apporterait le canal transhelvétique a la région zurichoise?

Le canal transhelvétique aurait lui aussi une grande importance pour la région de Zurich. Il permettrait la liaison directe à la Méditerranée. Un port à Brougg, sur le canal transhelvétique, amènerait les marchandises à proximité de Zurich par une voie beaucoup plus courte que l'actuelle qui passe par Rotterdam. L'avantage serait énorme pour l'approvisionnement en essence et en huile, ainsi que pour certaines matières premières chimiques en provenance d'Afrique du Nord.

L'aménagement du Rhin supérieur serait-il plus intéressant?

A notre point de vue, les deux projets, le canal transhelvétique et l'aménagement du Rhin supérieur, doivent être réalisés dans un proche avenir. Toutefois, pour le seul canton de Zurich, l'aménagement du Rhin supérieur est urgent. Il y gagnerait une rocade le long de sa frontière nord, qui pourrait avoir une influence sensible sur l'évolution de son économie.

Les projets d'aménagement de voies navigables en Suisse concernent-ils directement Zurich?

Les projets suisses de navigation sur le Rhin supérieur et le canal transhelvétique intéressent notre canton directement. Au temps de l'intégration européenne il est absolument nécessaire qu'en particulier les principales industries de notre pays puissent profiter de tous les avantages qu'offre la navigation pour le transport de la marchandise lourde. Cela permettra de maintenir la capacité de concurrence de notre économie, en comparaison de l'économie allemande par exemple qui bénéficie déjà depuis longtemps de ces avantages.

Crépuscule sur le Rhin à Bâle.

POUVEZ-VOUS NOUS DIRE, EN TANT QUE CONSEILLER D'ÉTAT SUISSE ALEMANIQUE, L'INTÉRÊT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LA SUISSE ORIENTALE?

Toute la Suisse orientale, et non seulement le canton de Zurich, s'intéresse beaucoup au prolongement de la navigation jusqu'au lac de Constance. Les cantons à l'est de Zurich, Thurgovie et Saint-Gall, attendent de la navigation le long de leurs frontières nord un élargissement de leur base économique. L'industrie textile, la première dans ces régions, est relativement sensible à la conjoncture. C'est pourquoi les responsables de l'économie de la Suisse orientale s'efforcent depuis longtemps d'y développer l'industrie, de l'élargir à d'autres secteurs économiques, afin de la rendre moins perméable aux accidents de la conjoncture. L'établissement d'un certain nombre d'entreprises, de l'industrie métallurgique par exemple, serait désirable dans ces territoires où l'on trouve encore des terrains relativement grands et des réserves de main-d'œuvre. La navigation à proximité favoriserait sensiblement ces projets. Une certaine décentralisation de l'industrie de la Suisse orientale, qui est trop concentrée autour de Zurich, est absolument souhaitable.

Propos recueillis par
Raymond Couvreu