

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 24 (1987)
Heft: 877

Artikel: Navigation fluviale : grand gabarit jusqu'à Dole
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1019816>

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: 18.02.2026

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

Grand gabarit jusqu'à Dole

■ (ag) Alors que le Conseil fédéral propose de classer le dossier de la navigation intérieure suisse et de n'envisager en ce qui concerne le Rhône que son aménagement jusqu'à Genève, – mais les Genevois n'y tiennent pas et les Français encore moins, – la liaison Rhône-Rhin par la Saône va progresser d'un petit bac.

On rappelle que les régions intéressées et notamment la Franche-Comté avaient exercé ouvertement un chantage sur M. Chirac, à la veille des élections présidentielles: ou le dossier Rhône-Rhin est pris au sérieux ou nous ferons campagne contre vous. Message reçu! Les crédits ont été débloqués pour une étape (Chalon-sur-Saône - Dole), dont s'occupera la Compagnie nationale du Rhône.

Restera le plus difficile et le plus cher: l'aménagement des 200 km restants, de Dole à Besançon, à Mulhouse. Il en coûterait quelque 10 milliards de francs français. Les calculs de rentabilité n'incitent guère le ministère de l'équipement à l'enthousiasme.

L'aménagement prévu peut-il intéresser la Suisse romande?

La navigation en grand gabarit jusqu'à Dole (Tavaux) devrait d'abord attirer l'attention des CFF. A cette hauteur, le transport fluvial croise en effet la ligne Dole-Vallorbe-Lausanne.

On sait que cette liaison ferroviaire connaît des difficultés considérables à assurer un trafic marchandise suffisant. L'acquisition de la clientèle se fait à coups de rabais. Or cet axe ferroviaire est celui de Lausanne-Paris, qui maintient Lausanne (encore un peu) au niveau international.

Un trafic marchandise suffisant est la condition de la survie d'une ligne ferroviaire. La navigabilité du Rhône-Saône jusqu'à Dole pourrait revitaliser la ligne de Vallorbe.

L'initiative d'une étude préalable devrait être, d'entente avec les autres cantons romands et plus particulièrement Neuchâtel, le fait des Vaudois. On a beaucoup mis l'accent sur la Communauté lémanique: mais la "capitale" naturelle de la Haute-Savoie et de l'Ain, c'est Genève. La navigabilité du Rhône-Saône rappelle opportunément qu'un des atouts vaudois (régional et international), c'est la liaison transjurane.

A Suivre.

Arrêt à Yverdon ...

■ (réd) Le train finira par s'arrêter à Yverdon. DP a déjà longement commenté le premier refus des CFF de desservir le Nord vaudois dans le cadre de la nouvelle ligne rapide Bâle-Genève, puis la réponse du Conseil fédéral à Victor Ruffy et enfin la volte-face de la régie qui décide tout à coup que la chose devient possible.

Aujourd'hui, nous pouvons nous risquer à une explication, née d'une impression toute subjective. D'après un usager assidu de cette ligne, il semble que les trains Bâle-Genève soient toujours aux trois-quarts vides entre Delémont et Neuchâtel (en première classe en tout cas).

Un changement à Neuchâtel, indispensable pour les voyageurs qui se rendent sur Lausanne, les fait emprunter des voitures qui sont, elles, aux trois quarts pleines. Dans ces conditions, l'arrêt à Yverdon des directs pour Genève devient une simple nécessité économique.

... et à Vaestras

■ La fusion BBC-ASEA a permis à Crossair d'ouvrir une nouvelle ligne aérienne. Trois vols par semaine relie désormais Zurich à Vaestras, où se trouve le siège central du géant suédois.

■ (jd) Radicaux et démocrates-chrétiens ont vivement réagi aux récentes propositions du parti socialiste pour une restructuration complète de l'AVS et de la prévoyance professionnelle. Les premiers dénoncent "le ton de lutte des classes" des propositions socialistes alors que les seconds estiment que le ton de la documentation du PSS "ne permet pas une discussion constructive".

CONSENSUS

Inodore et insipide

Faisons la part du contexte électoral et des déclarations à l'emporte-pièce que suscite l'excitation de ce moment particulier. Il n'en reste pas moins que l'énervement des partis bourgeois est symptomatique d'une conception perverse du consensus. Le compromis est un mode de faire qui permet d'aboutir à une décision lorsque les opinions sont divergentes; s'il ne satisfait pleinement personne, il garantit une solution acceptable par le plus grand nombre et assure la légitimité de l'intervention. Mais le compromis est un aboutissement, le résultat d'un affrontement; il implique des positions de départ bien arrêtées qui permettent aux acteurs d'évaluer leurs gains et leurs pertes par rapport à une solution moyenne.

La réaction des partis bourgeois au projet socialiste tend à accréditer l'idée que toute proposition doit être d'emblée acceptable par les autres parties; comme si, avant même de se mettre autour du tapis vert, chacun avait déjà à faire un pas en direction de l'adversaire. C'est d'ailleurs bien l'image que donne trop souvent le processus de décision politique: un brouet inodore et insipide, dont on a toutes les peines à identifier les ingrédients. N'est-ce pas là une des raisons qui expliquent la perte de crédibilité des grands partis? Si le citoyen comprend bien qu'aucun d'entre eux ne peut imposer son point de vue, il a peine à distinguer, dans ces conditions, ce qui caractérise chacun. De l'indifférenciation à l'indifférence, le pas est vite franchi.