

<b>Zeitschrift:</b>	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
<b>Herausgeber:</b>	Société de communication de l'habitat social
<b>Band:</b>	34 (1962)
<b>Heft:</b>	1
 <b>Artikel:</b>	Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-125256">https://doi.org/10.5169/seals-125256</a>

### 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:** 28.12.2025

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

## **Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin**

25

Le fait dominant de l'année a été l'activité déployée du côté français. Trois voies d'eau principales ont été envisagées pour assurer la liaison du Rhône au Rhin, dont deux entièrement à travers la France, la troisième étant celle du Transhélvétique. Des deux solutions françaises, l'une prévoit la modernisation de l'actuel canal de Bourgogne, reliant Lyon à Bâle par la Saône et la Franche-Comté, l'autre une liaison par la Moselle traversant la Lorraine et aboutissant donc au Rhin beaucoup plus à l'ouest. Il y a naturellement en France des partisans pour l'une ou l'autre des deux voies, au gré des intérêts en jeu, mais celle de la Moselle semble devoir l'emporter car elle permet l'irrigation économique du vaste ensemble industriel de la Lorraine. Quelle que soit celle des solutions françaises retenue, le Gouvernement français ne peut manquer d'être très sensible à l'avantage économique et politique de voir la liaison Rhône-Rhin se faire exclusivement par le territoire français; cela ne doit pas nous surprendre dans le cadre de la politique générale de notre voisine.

La voie d'eau par la Suisse peut néanmoins entrer en compétition si elle apporte des avantages financiers importants; elle peut être complémentaire, quoiqu'un peu secondaire, si elle se fait parallèlement à une liaison par la Lorraine. Elle perd son sens en tant que voie de transit si la liaison française est exécutée par la Saône sur Bâle. Intéressante du point de vue financier, elle l'est certainement puisqu'un grand tronçon serait pris en charge par la Suisse. Peut-être même la Suisse ne devrait-elle pas craindre d'en prendre davantage pour que soit compensé, aux yeux des Français, l'inconvénient politique du passage par un pays étranger, quoique ami. Mais pour que cet argument pèse dans la balance, il faut qu'il soit exprimé; en d'autres termes, nos autorités fédérales devraient maintenant déclarer ce que la Suisse est prête à faire pour que la liaison se fasse par son territoire.

Et c'est malheureusement là que gît la difficulté: pour que la Confédération puisse prendre une attitude nette et constructive, il est nécessaire que les cantons soient unanimes; or, ce ne semble pas encore le cas. Les Bâlois paraissent avoir beaucoup de peine à se faire à l'idée que leur ville ne serait plus le terminus de la navigation rhénane, de même que des deux solutions françaises, celle du Jura leur plaît le mieux puisqu'elle aboutit chez eux; mais c'est aussi celle qui réduit l'intérêt du Transhélvétique. On pourrait ajouter que cette liaison par le Jura se heurte à de sérieux obstacles techniques et qu'elle ne

présente pas le même intérêt économique pour la France. Elle ne nous paraît donc pas avoir beaucoup d'avenir, mais le fait que les Bâlois s'y intéressent les empêche de soutenir franchement le Transhélvétique.

Nos autorités ont d'autre part le souci du maintien de l'équilibre de nos moyens de transport. Chargées spécialement des chemins de fer, elles hésitent à soutenir l'établissement d'une voie nouvelle qui ne manquerait pas de faire concurrence au rail; cette préoccupation est naturelle, mais nous pensons que les moyens de transport doivent être considérés dans leur ensemble. Du point de vue interne suisse, il y a une clientèle pour chacun et l'absence de l'un d'entre eux – la voie d'eau – ne fait qu'obliger les deux autres – le rail et la route – à des transports pour lesquels ils sont mal adaptés, donc onéreux. C'est en définitive une perte d'énergie, c'est-à-dire d'argent, pour la collectivité suisse. C'est aussi une perte de capacité de concurrence pour nos entreprises.

Du point de vue externe, si les transports par la Suisse sont trop coûteux, le fret trouvera d'autres chemins, et ce sera l'ensemble des transports suisses qui le perdra; peu importera alors que ce soit le rail ou la route qui en fassent les frais; ce sera en tout cas la collectivité suisse.

Si l'on estime que nos chemins de fer pourraient être lésés par l'apparition d'un concurrent, le Transhélvétique, il serait alors souhaitable que l'on recherche le moyen de donner aux chemins de fer une compensation en leur permettant de participer aux avantages du transport par voie d'eau. De concurrents, les deux moyens de transport deviendraient alliés et bien des solutions peuvent être imaginées à cet égard.

Malheureusement, le temps passe et ce sera sans doute l'une des préoccupations dominantes de ces toutes prochaines années que de convaincre nos hautes autorités que l'établissement d'une voie d'eau à travers notre pays est:

nécessaire au développement industriel et économique; réalisable sans compromettre l'équilibre des moyens de transport, mais au contraire en le renforçant; d'un coût très modeste par rapport aux autres investissements consentis pour la défense économique et militaire du pays; urgent étant donné la situation européenne.

Quoi qu'il en soit de ces préoccupations de caractère international, le prolongement de la voie navigable du Rhin jusque dans le centre de la Suisse, par l'Aar et les lacs jurassiens, reste une nécessité économique interne et l'Association suisse continue à vouer tous ses soins à la poursuite de cet objectif. Un grand pas a été franchi par le vote de la deuxième correction des eaux du Jura. Ne nous arrêtons pas sur ce chemin et, forts de l'appui de personnalités de plus en plus nombreuses, assurons à la Suisse sa place dans le réseau des voies navigables européennes en obtenant, dès à présent, de nos autorités qu'elles déclarent notre volonté de créer une liaison Rhône-Rhin à travers notre pays.