

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 34 (1962)

**Heft:** 11

  

**Artikel:** Protection des eaux, des sites et de la nature

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-125370>

### **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:** 29.12.2025

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

## Protection des eaux, des sites et de la nature

46

Parmi les arguments avancés contre la navigation sur le Rhin au-delà de Rheinfelden figurent avant tout: la pollution des eaux et le tort que la navigation pourrait causer à la nature et aux sites. Ce sont là des arguments sérieux qu'il convient d'examiner de près.

La protection des eaux est l'une des tâches les plus importantes qui s'imposent à nous. En effet, l'absence de stations d'épuration des eaux usées a causé une pollution grave des lacs et des cours d'eau. Ainsi, le lac de Constance reçoit les eaux usées ou polluées que déversent une trentaine de villes et de bourgs situés sur ses bords. A l'occasion d'un congrès récent consacré à la lutte contre la corruption des eaux, il a été dit qu'une seule cité laisse s'écouler dans le Rhin, bon an mal an, 18 millions de mètres cubes d'eaux usées en provenance des habitations et 39 millions de mètres cubes d'eaux polluées venant d'installations industrielles. Il est vraiment nécessaire et urgent de lutter contre la pollution. Or, la batellerie peut très bien prendre les mesures qui dépendent d'elle pour préserver les eaux du lac de Constance et du Rhin. La tâche est parfaitement faisable: l'huile et les eaux polluées ayant servi au nettoyage des pétroliers, peuvent être pompées au lieu d'être déversées dans le lac ou dans le fleuve. Les installations techniques servant à cette opération sont simples et faciles à installer. Dès lors, son aspect technique ne présentant pas de problèmes insolubles ou simplement difficiles, la question de la lutte contre la pollution des eaux par les péniches motorisées, les remorqueurs et les pétroliers, relève surtout du domaine de la discipline, de l'ordre et de la surveillance. Il est vrai que l'éducation des bateliers ne sera pas facile à faire tant que de nombreux égouts continueront à déverser, sous leurs yeux, des quantités invraisemblables d'eaux polluées. En ce qui concerne le lac de Constance, n'oublions pas que celui-ci est déjà parcouru par une cinquantaine de bateaux appartenant à des entreprises publiques. L'ouverture du Rhin supérieur n'ajoutera que 6 à 12 bateaux de plus par jour à ceux qui naviguent déjà sur le Bodan. Et les bateaux rhénans seront soumis au même contrôle sévère auquel sont assujettis actuellement les bateaux et les bacs affectés à la navigation lacustre, contrôle qui – il sied de le relever – n'est malheureusement guère applicable aux petites unités de plaisance, lesquelles croisent de plus en plus sur le lac de Constance.

Les défenseurs des beautés naturelles du pays s'élèvent parfois contre la prétendue «canalisation» du Rhin supérieur. Ce qui se passe en réalité, c'est un établissement de

barrages destinés à alimenter les usines hydro-électriques. S'il est parfaitement exact que le Rhin et l'Aar ont perdu leur aspect original du fait de ces barrages, cela ne veut pas dire pour autant que tous les barrages enlaidissent le paysage. Loin de là; il suffit de jeter un coup d'œil sur le Rhin, entre le pont de Rüdling et l'usine électrique d'Eglisau pour s'en convaincre. Les barrages sont là, d'autres s'y ajouteront encore, avec ou sans navigation. Le terme de «canalisation», employé en l'occurrence à tort, évoque l'image de berges transformées en murs de béton, bref une véritable transformation du lit d'un cours d'eau. Or, de telles constructions ne seront nécessaires, en ce qui concerne la navigation fluviale, qu'à de très rares endroits; elles ne sauraient en aucun cas défigurer le paysage. On peut se faire une idée de ces incursions dans le domaine de la nature existante en contemplant, par exemple, les aménagements apportés à certains endroits du parcours pittoresque du Rhin, entre Schaffhouse et Diessenhofen, pour protéger le rivage contre les vagues des bateaux de voyageurs ou des canots rapides.

Les écluses qui seront aménagées aux divers paliers du Rhin et de l'Aar, pour la plupart aux barrages existants ou à construire pour les besoins des usines hydro-électriques, ne sauraient soulever d'objections. Un cas spécial se présentait avec la Chute du Rhin; il a été heureusement tranché dans le sens de la construction d'un tunnel de circumnavigation, de sorte qu'aucune atteinte ne sera portée à ce site, si pittoresque et justement renommé. En effet, le volume d'eau nécessaire à l'alimentation du tunnel et de l'écluse sera minime et il n'aura pas plus d'effet sur l'aspect de la Chute du Rhin que n'en a eu le barrage construit dernièrement pour alimenter l'usine de Rheinau et contre lequel une vive campagne avait été menée bien inutilement, comme on peut s'en rendre compte aujourd'hui. Il reste le problème des installations portuaires et des quais de marchandises. Il s'agira de les aménager aux endroits où leur présence sera la moins gênante. Rien n'empêche de «classer» des tronçons étendus des rives du Rhin et du lac de Constance et de les réserver au tourisme, aux vacances et au repos.

Enfin, il y a le «Heimatschutz», c'est-à-dire la protection de monuments datant de temps plus ou moins anciens, à la vue desquels nous sommes habitués et dont la disparition modifierait en quelque sorte le visage du pays. Heureusement la navigation sur le Rhin n'entraînerait pas d'irréparables dégâts. Tout au plus faudra-t-il élever ou reconstruire certains des ponts qui enjambent le fleuve, ce qui ne saurait être assimilé à une catastrophe nationale. Disons encore que le rétablissement de la navigation sur le Rhin supérieur et sur l'Aar est un acte parfaitement conforme aux exigences du «Heimatschutz»: cette navigation a déjà existé, jusqu'à la construction des chemins de fer, et ses origines remontent très loin en arrière. De nombreuses localités, dont Schaffhouse, pour en citer l'une des plus importantes, doivent justement leur origine, qui date du début du moyen âge, à la navigation fluviale.

Il n'est pas douteux que si chacun y met un peu de bonne volonté, la réouverture du Rhin et de l'Aar à la navigation pourra se faire dans des conditions qui ne porteront ombrage ni à la lutte contre la pollution des eaux, ni à la protection des sites et des monuments, ni à celle de la nature.