

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 36 (1964)

Heft: 7: Industrialisation du bâtiment

Artikel: Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin : section de Lausanne

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-125627>

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: 22.02.2026

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

Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin

Section de Lausanne

43

L'accroissement constant de la population et l'élévation régulière de son niveau de vie exigent une augmentation de production telle que les moyens de transport actuels n'y suffisent plus. Notre réseau routier est saturé, nos chemins de fer sont engorgés de façon quasi permanente. Cette situation va s'accentuer de manière catastrophique au cours des prochaines années, étant donné l'augmentation rapide des échanges intérieurs et extérieurs. Le volume des exportations n'a-t-il pas augmenté de 80% en dix ans ?

Dans le courant de 1963, à l'occasion d'une interpellation de M. Schaller, conseiller national, demandant au Conseil fédéral ce qu'il compte faire pour remédier à la pénible situation de nos transports, les associations et Comités suisses pour la navigation intérieure ont adressé à chaque député aux Chambres fédérales une lettre mettant l'accent sur les possibilités qu'offre la navigation intérieure. Cet appel sera-t-il entendu ?

La réalisation d'une voie navigable, ouverte au trafic lourd à travers le Plateau suisse, apparaît de plus en plus urgente. Il est bien connu que la voie d'eau constitue le moyen de transport le plus économique: grande capacité des véhicules, faible consommation d'énergie, main-d'œuvre très limitée, longévité du matériel, etc.

L'aménagement du Rhin et de l'Aar de Bâle à Yverdon est réalisable à bref délai à des conditions exceptionnellement favorables. La construction des usines électriques dont il n'est plus nécessaire de démontrer l'urgente nécessité, crée le long des cours d'eau une succession de paliers navigables, qu'il suffit de relier par des écluses pour permettre aux chalands de les remonter jusqu'à Soleure. C'est ainsi que l'on peut dire que la navigation constitue un sous-produit de l'énergie électrique.

La régularisation des eaux du Jura, dont les travaux sont en cours actuellement, aura également pour effet de rendre l'Aar navigable de Soleure aux lacs jurassiens pour les chalands de type européen. Ainsi, les investissements nécessaires à l'aménagement de la voie fluviale de Bâle à Yverdon sont-ils fort limités: environ trois cents millions de francs, soit à peu près 2½ % du coût des autoroutes prévues. En amortissant cette dépense en vingt ans, c'est une augmentation de quelques pour-mille des budgets de la Confédération et des cantons intéressés.

Indépendamment du soulagement que la navigation fluviale aura sur le trafic routier et ferroviaire, elle contribuera à une meilleure répartition des zones industrielles

dans notre pays, notamment au profit de la Suisse occidentale pour laquelle les moyens de transport actuels ne permettent pas l'établissement d'une industrie lourde compétitive.

A l'heure où l'Europe s'organise et où la France et l'Allemagne s'apprêtent à aménager de nouveaux canaux sur une grande échelle, il serait impardonnable que la Suisse reste à l'écart et ne saisisse pas la chance que les circonstances lui offrent, et n'entreprene pas immédiatement l'aménagement de l'Aar, première étape d'un réseau navigable intérieur.