

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 53 (1973)
Heft: 1

Artikel: Position de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin à l'égard de la liaison fluviale du Rhône au Rhin, dite transhelvétique
Autor: Béguin, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887405>

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

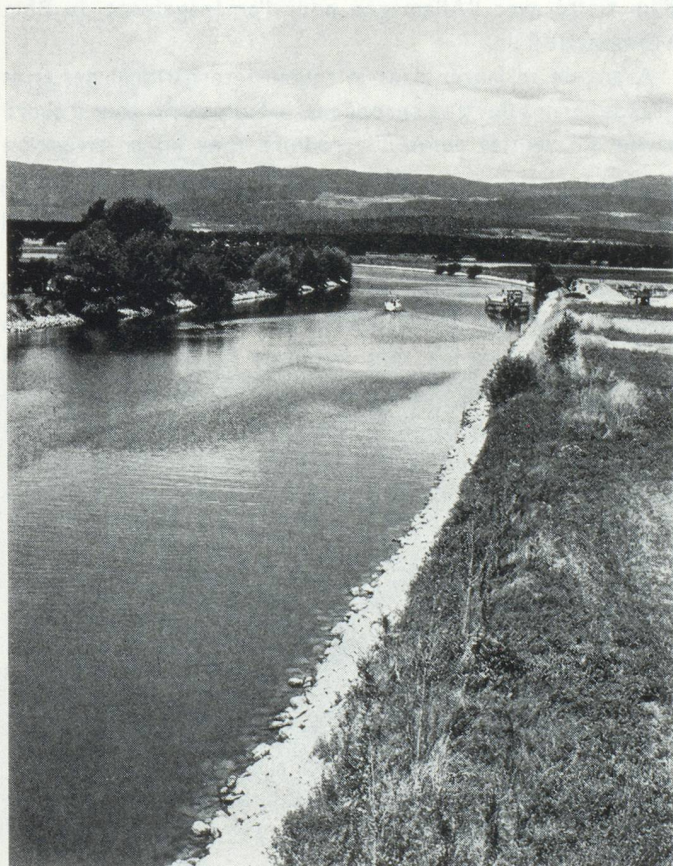
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

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

Position de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin à l'égard de la liaison fluviale du Rhône au Rhin, dite transhelvétique

Georges BÉGUIN



Canal de la Broye rénové : profondeur 4,50 m, largeur 60 m.

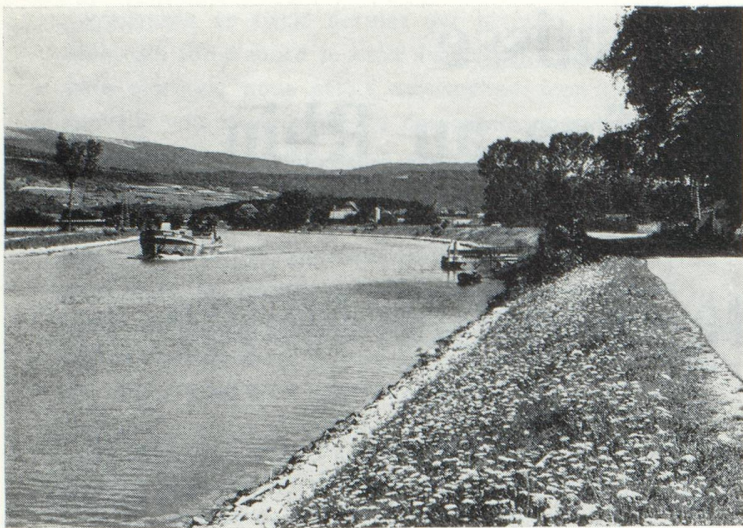
L'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (ASRR) est une personne juridique du droit privé. Elle agit en toute indépendance des pouvoirs publics et ne les engage pas. L'ASRR a été créée en 1910, sur l'initiative de l'Association romande pour la navigation intérieure, fondée à Genève deux ans plus tôt.

L'ASRR compte quelque 3 000 membres, personnes physiques et morales, répartis en sections cantonales de Genève à Zurich. Son origine romande est l'indication d'une volonté de rétablir, par la liaison des bassins rhodanien et rhénan, un équilibre économique national en danger de rupture au détriment de la Suisse romande. Ce danger s'est aggravé depuis lors.

Au fait, l'idée de cette liaison fluviale est claire : elle est inscrite dans le terrain de façon visible. L'Aar, qui est le plus important des affluents du Rhin, les trois lacs jurassiens et les canaux les reliant entre eux, le lac Léman, sont autant de jalons qui marquent la possibilité de relier le Rhin au Rhône à travers le Plateau suisse.

Sur les 300 km de voie d'eau transhelvétique entre le Rhin (à Bâle) et la frontière franco-genevoise, il n'y a que 37 km de canal artificiel entre les lacs de Neuchâtel et Léman. Pour l'essentiel, c'est-à-dire 260 km, ce sont des lacs et des canaux navigables déjà maintenant, et des fleuves qui peuvent aisément le devenir. Nulle part, il n'y a de problème d'alimentation en eau.

Pourquoi alors une telle hésitation à réaliser?



Canal de la Thielle rénové : profondeur 6 m, largeur 84 m.

La Suisse est distante de Marseille de 450 km, depuis Genève, et de Rotterdam de 830 km, à partir de Bâle. Situé à quelque 430 mètres d'altitude, le Plateau suisse ne peut être relié à la Méditerranée et à la mer du Nord que par des paliers aménagés dont les barrages soient franchis par des écluses. Du Rhin navigable à la frontière franco-genevoise, il en faudra 34. Cette servitude a longtemps retardé les perspectives d'une navigation fluviale interne. Le récent achèvement de l'équipement électrique de l'Aar — pour le Rhin à l'aval du confluent c'était acquis — a levé une sérieuse hypothèque. Sur le versant rhénan, les plans d'eau sont là; seules font encore défaut les écluses qui les relieront entre eux.

De plus, les travaux de l'importante correction des eaux du Jura, dont le but est la prévention des inondations, sont achevés en 1972. Or, ils ont pour effet second de créer une voie navigable sur 90 km — entre Yverdon et un barrage (Flumenthal) à l'aval de Soleure — dont les normes sont supérieures à celles nécessaires aux bateaux du type européen de 1 350 tonnes.

Mais voilà! le Suisse est un terrien. Il a su construire, au siècle passé, un réseau ferré dense, les plus longs tunnels alpins du monde et faire de son pays la plaque tournante de l'Europe ferroviaire. Fier et jaloux de ses chemins de fer — ils ont été nationalisés à la fin du siècle dernier — le Suisse a manifesté beaucoup de scepticisme à l'égard de la navigation intérieure. Est-il nécessaire de préciser que cette attitude a été habilement exploitée par certains milieux ferroviaires qui touchent de près à l'administration centrale?

Ce n'est pas l'un des moindres mérites de l'ASRR d'avoir maintenu son programme. Sur son impulsion, de très nombreux projets furent étudiés. Avec l'aide des pouvoirs publics et de l'économie privée, les résultats d'études techniques et économiques furent publiés en 1953. L'intervention d'un parlementaire demandant au Conseil fédéral un rapport sur les problèmes relatifs à la navigation intérieure,

mit en mouvement diverses commissions dont les travaux durèrent près de dix ans.

Entre temps, une expertise de l'Institut Battelle établissait deux points essentiels en faveur de la navigation sur l'Aar :

- le tonnage sur la relation Bâle-Yverdon se situerait entre 6 et 9 millions de tonnes en 1990;
- l'existence d'un effet stimulateur de la voie d'eau sur l'économie des régions qu'elle traverse. Cet effet stimulateur est important pour plusieurs cantons romands qui désirent diversifier leur économie (cas de Neuchâtel) ou combler leur retard (Nord vaudois et Fribourg).

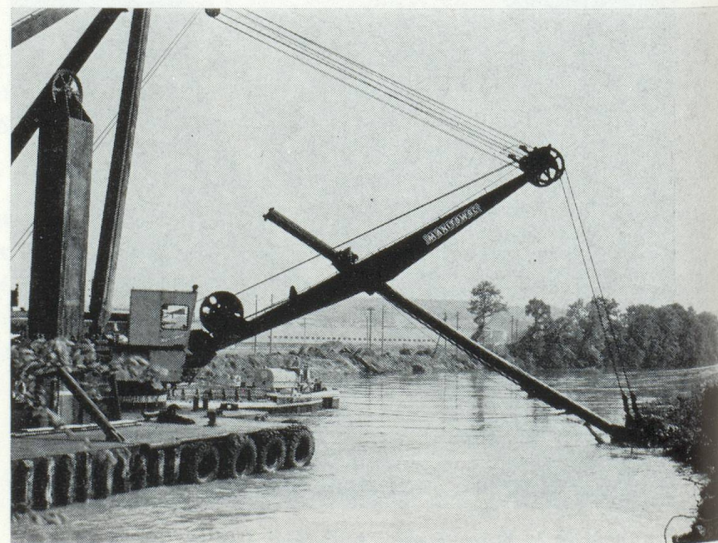
L'acuité du problème et l'urgence d'une solution furent soulignées par la constatation, à dire d'experts, que d'ici la fin du siècle, la Suisse devra faire face à un quadruplement de ses transports internes de marchandises et à un doublement de son trafic sur le Rhin.

Le message du Conseil fédéral sur la navigation intérieure suisse est maintenant devant les Chambres fédérales. La prise de position qu'on en attend est encore d'une grande prudence : faut-il ou non légiférer pour préserver le tracé de la voie d'eau? Faut-il ou non que le Conseil fédéral entame avec la République fédérale d'Allemagne — qui y est disposée — des négociations pour la mise en navigation du secteur germano-suisse du Rhin à l'amont de Bâle?

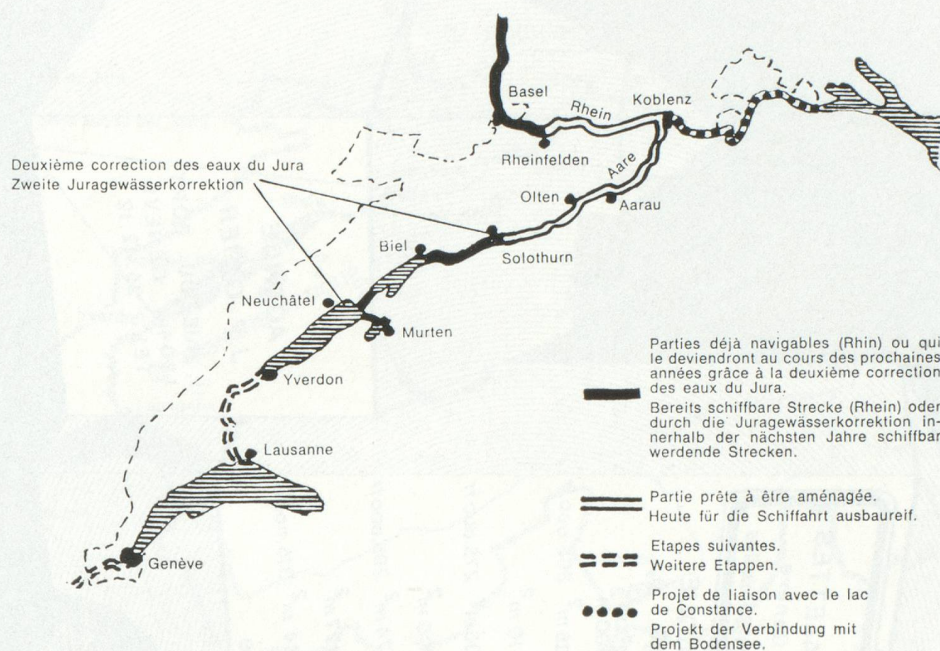
Le Conseil des États a répondu oui en octobre 1971. Le Conseil national répondra vraisemblablement au printemps 1973. S'il dit oui également, le Conseil fédéral devra préparer la législation protectrice et mener à bien la négociation d'un traité avec l'Allemagne pour l'aménagement du Rhin à l'amont de Bâle.

Avant de se lancer dans le réseau international des trois grands bassins fluviaux européens, le Suisse veut tout d'abord savoir s'il vaut la peine d'introduire chez lui la navigation

Draguage dans le lit de l'Aar à l'amont de Soleure. Entre Bienne et Flumenthal, l'Aar a une profondeur moyenne d'au moins 5 m et une largeur de 80 à 120 m.



La voie navigable transhelvétique Die transhelvetische Wasserstrasse



intérieure par prolongement de la voie d'eau rhénane, par l'Aar, en direction du bassin lémanique.

Les études ont mis en évidence les importantes échéances internes relatives au transport des marchandises. L'activité économique nationale est tributaire de ses importations. Les tonnages entrant en Suisse sont quinze fois supérieurs à ceux qui en sortent. L'expansion de l'économie, le développement démographique et l'amélioration du niveau de vie se conjuguent pour entraîner une croissance vertigineuse des besoins en transports lourds. Ils ont triplé de 1951 à 1971.

De tels arguments sont persuasifs. La nécessité d'aménager un réseau fluvial interne devient maintenant intelligible à des milieux sans cesse plus étendus.

Pourtant, dans son subconscient, le Suisse a encore de la difficulté à saisir que la future voie d'eau, loin d'être une concurrente du rail ou de la route, en est le complément absolument indispensable, faute d'asphyxie de l'appareil de transport de marchandises.

Le but de l'ASRR n'a jamais varié, il est et reste la liaison du Rhône au Rhin. L'expérience d'un demi-siècle de lutte a forgé une doctrine. La justification de la navigation inté-

rieure est l'étape de base. Les importations suisses par voie d'eau arrivent dans les ports de Bâle. Là, elles sont confiées au rail et à la route — de plus en plus à cette dernière — pour être distribuées à l'intérieur. Cette rupture de charge et surtout cette distribution par fer et par camion constituent un gaspillage énorme d'énergie et de main-d'œuvre, qu'il faudra corriger par le recours à la voie d'eau, bien plus économique.

En première étape, la navigation rhénane doit forcer le verrou bâlois et remonter à Yverdon par l'Aar et les lacs jurassiens.

C'est la démonstration de la valeur de la navigation ainsi pratiquée à l'intérieur du pays, jusqu'au cœur de la Suisse romande, qui fera enfin comprendre et apprécier les impératifs de l'aménagement du Haut-Rhône et du prolongement de cette voie d'eau jusqu'en Suisse. Cette perspective a du reste de chauds partisans dans les départements de la Région Rhône-Alpes.

Un facteur assez étonnant de résistance est la crainte de voir la navigation polluer les eaux et stimuler la surindustrialisation des régions de l'Aar qui seraient transformées en une sorte de Ruhr. C'est une argumentation aussi sim-

APPARTEMENTS A VENDRE DE HAUT STANDING EN PROPRIETE PAR ETAGE

RESIDENCE

PLAISANCE - PALETES

Grand - Lancy - Genève

27. 29. 31, Chemin des Semailles

en PANORAMIQUE dernier étage

Appartement de 4 pièces 100 m²
terrasse 35 m² 265.000 fr

Appartement de 4 pièces 110 m²
terrasse 36 m² 275.000 fr

Appartement de 4 pièces 80 m²
terrasse 74 m² 295.000 fr

Appartement de 5 1/2 p. 127 m²
terrasse 44 m² 315.000 fr

+ box et cave

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

60, r^{te} de Frontenex
1207 Genève

Tél. 35.49.80

AGENCE J.P. ODIER

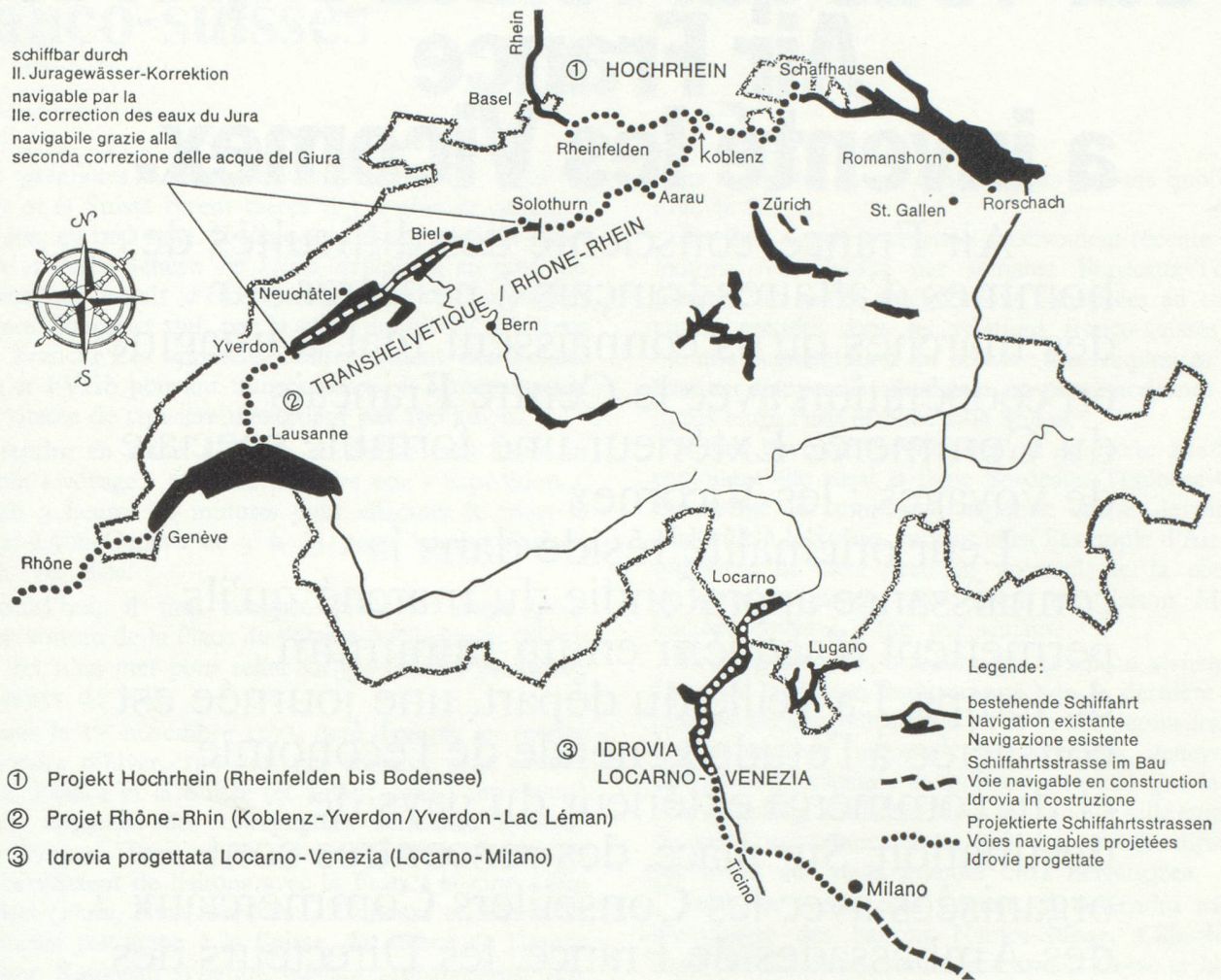
11, RUE DU PORT
1204 : GENEVE
TEL. 25.42.12

satipe

UNE REALISATION DE QUALITE SIGNEE

Die schweizerischen Binnenschiffahrts-Projekte

Les projets suisses de navigation intérieure / I progetti di navigazione interna svizzera



pliste qu'erronée qui trouve un certain écho chez les nostalgiques d'un passé bucolique ou les fanatiques du développement zéro. Les expertises officielles ainsi que les enseignements tirés de la navigation telle qu'elle est pratiquée maintenant déjà en Suisse sur les lacs et tronçons fluviaux, réduisent à néant les accusations de pollution de l'eau. Mieux, la navigation contribue à diminuer d'autres nuisances telles que la pollution de l'air.

Lorsque l'ASRR atteindra son premier objectif à moyen terme, elle pourra alors, et sans trop de difficulté, passer à son objectif final qui est la liaison du Rhône au Rhin. Dans cette optique, il est clair que si la navigation sur le Rhône

pouvait progresser en direction de Genève, l'évolution des esprits en serait considérablement facilitée.

La liaison navigable par la Suisse a, pour ce pays, un caractère unique donc irremplaçable. Elle ne concurrence pas d'autres liaisons possibles et n'en est pas concurrencée, car elle seule peut permettre de rééquilibrer les activités économiques et de répondre aux aspirations des cantons et régions soucieux de leur développement.

La clé de la navigation du Rhône au Rhin, c'est Yverdon. Une fois la navigation rhénane parvenue à Yverdon, la redoute la plus difficile sera tombée!