

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 2 (1963-1964)
Heft: 8

Artikel: Le projet de canal transhelvétique
Autor: A.W.K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911562>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

ses à l'étranger. Il est prévu une amélioration notoire de l'A.V.S. dont les Suisses à l'étranger bénéficieront eux aussi. Les travaux en vue de l'élaboration d'un article constitutionnel pour les Suisses à l'étranger se poursuivent. Il devra apporter une amélioration importante des droits des citoyens suisses domiciliés à l'étranger. Ce but n'est pas facile à atteindre, car les Suisses à l'étranger doivent savoir convaincre, non seulement notre Parlement, mais aussi tous les citoyens suisses du pays ayant le droit de vote, que toutes ces mesures se justifient. Il n'existe donc guère de meilleur moyen pour les Suisses à l'étranger qui doivent donner de solides fondements à leurs désirs que de prendre autant que possible de mesures utiles les concernant.

C'est seulement dans cet ordre d'idées que l'adhésion au Fonds se présente sous son vrai jour.

Chaque Suisse de l'étranger qui devient membre du Fonds de Solidarité renforce ainsi la position de sa représentation et celle de la Commission des Suisses à l'étranger à l'égard des autorités suisses et facilite les efforts soutenus qu'elle fait en faveur des Suisses à l'étranger.

Autant de motifs qui devraient inciter un grand nombre de Suisses à l'étranger à adhérer cette année encore au Fonds !

Ceux qui, pour une raison ou une autre, ne peuvent pas présenter leur demande d'admission ont la possibilité de prêter leur appui au Fonds en faisant des dons qui permettront au Fonds de Secours d'intervenir dans les cas particulièrement graves.

Nous aimerions encore rappeler que les **Sociétés** peuvent également adhérer au Fonds, soit par un don unique, soit en effectuant un versement d'épargne annuel de F.S. 25,— ou plus, somme qui devrait être supportable pour chacune d'elles. Le bénéficiaire peut être désigné, soit par la Société elle-même, soit par le Fonds.

Nous serions heureux de nombreuses adhésions des diverses Sociétés suisses de Belgique, ainsi que des entreprises suisses dans ce pays.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires et pour l'obtention des formulaires d'admission, prière de s'adresser à l'Ambassade de Suisse, 2, rue Guimard, Bruxelles 4.

C.S.E.

LE PROJET DE CANAL TRANSHÉLVÉTIQUE

S'il est un projet qui a ressemblé au serpent de mer jusqu'il y a peu d'années, c'est bien celui défendu par l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. Ce projet, né avant même la création du port fluvial de Bâle, a fait l'objet de nombreuses études techniques en liaison avec la récupération d'énergie hydro-électrique, sans oublier la correction des eaux du pied du Jura dont une nouvelle et dernière phase va commencer.

Or à l'action très méritoire et patiente sur le plan privé de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, vient maintenant s'ajouter celle résolument dynamique de la S.A. TRANSHÉLVETICA, créée à Berne à l'intervention des cantons intéressés et de groupes industriels. Il s'agit de faire passer le projet du plan technique sur le plan politique pour obtenir une décision favorable des Autorités fédérales, dont les Services ont procédé par ailleurs à une étude technique complète de l'affaire.

La création d'une voie navigable à l'intérieur du Plateau suisse doit contribuer à l'industrialisation du Rhin de Rheinfelden à l'embouchure de l'Aar, puis de la vallée de l'Aar elle-même en remontant jusqu'aux cantons encore très agricoles de Fribourg et de Vaud. Il ne faut pas perdre de vue que la concentration industrielle et économique suisse dans le périmètre Bienne, Berne, Emmenbrücke, Saint-Gall, Schaffhouse, Bâle, et la disparité des rythmes de croissance entre les différentes régions, posent de graves problèmes au fédéralisme suisse.

D'autre part du point de vue de l'enseignement universitaire, il est clair que l'Université de Lausanne et son Ecole polytechnique auraient un avenir autrement mieux assuré, à l'exemple des centres universitaires de Zurich et de Bâle, si la Suisse romande s'industrialisait à un degré nettement plus élevé.

Ceci dit, il faut bien convenir que des éléments nou-

...aux sont intervenus depuis l'élaboration du premier projet de canal transhelvétique, tant sur le plan intérieur que du point de vue international, car que ce soit pour la navigation sur le Rhin ou sur le Rhône, rien ne peut être entrepris sans le consentement et le concours de nos voisins. En ce qui concerne la France, elle n'a plus le même intérêt à la navigabilité du Rhône en amont de Lyon. D'autres projets de voies navigables par la Saône et la Moselle d'une part, la Saône et le Rhin d'autre part, sont prévus et liés au développement industriel futur de régions jusqu'à maintenant délaissées : Haute-Saône, Franche-Comté, Territoire de Belfort, etc. C'est pourquoi le projet actuel que va défendre la S.A. TRANSHÉLVETICA se limitera à la navigation de Bâle à Yverdon.

Du côté de l'Allemagne, une évolution significative s'est manifestée ces dernières années, d'ailleurs sans portée directe sur le projet du transhelvétique. Si le concours de notre voisin du nord semble acquis pour le partage des frais de construction depuis Rheinfelden jusqu'à l'embouchure de l'Aar, l'extension de la navigabilité du Rhin jusqu'au lac de Constance paraît dès maintenant très compromise. En effet des voix autorisées ont laissé entendre qu'il fallait choisir entre l'industrialisation des rives du Bodan et la réservation des eaux du lac pour l'alimentation en eau potable de tout le sud de l'Allemagne (l'agglomération de Stuttgart est alimentée dès maintenant en eau potable prélevée dans ce lac). Bien entendu, l'intérêt touristique de la région a trouvé ses défenseurs ; elle constitue un lieu de repos apprécié. Du côté suisse, les avis sont partagés. Les cantons de Thurgovie et de Saint-Gall seraient plutôt en faveur de la navigation jusqu'au lac, tandis que Schaffhouse, au même titre que les riverains allemands, y verrait une atteinte mortelle aux charmes touristiques de cette partie de la vallée du Rhin.

Mais revenons au projet de canal transhelvétique, dans sa première phase de canal intérieur jusqu'à Yverdon. Un des éléments nouveaux, dont l'influence ne peut manquer d'être considérable, est l'établissement à travers l'Europe d'un réseau toujours plus étendu d'oléoducs. Déjà un cas concret se présente à nos yeux : la première raffinerie suisse de pétrole de Collombey (dans le Bas-Valais) est alimentée en pétrole brut par un pipe-line venant de Gènes en traversant le Grand-Saint-Bernard, une prolongation étant prévue vers le sud de l'Allemagne. D'autre part, le grand oléoduc de Marseille à Strasbourg et à Karlsruhe est entré en service et dessert déjà plusieurs raffineries. Un projet de création d'une raffinerie entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne, actuellement à l'étude, prévoit l'alimentation en pétrole brut par un embranchement de cet oléoduc. Il est aussi question de construire une raffinerie dans la région d'Olten.

Or s'il convient de tenir compte de la concurrence actuelle des oléoducs, celle des gazoducs ne tardera pas à se manifester (gaz méthane hollandais). Enfin, il y a lieu de ne pas perdre de vue que la tendance actuelle est de construire les usines sidérurgiques en bordure de la mer. Il faut donc dès à présent soustraire dans le cas suisse, un tonnage important en carburants, combustibles solides et liquides, minerais, du tonnage global classique transporté économiquement par la voie d'eau. Jusqu'à présent, aucun calcul de rentabilité n'a été publié tenant compte de ces éléments nouveaux très importants, et appelant nécessairement en contre-partie le transport d'un tonnage très élevé de produits semi-finis et finis.

En ce qui concerne la dépense, le coût actuel de construction en francs suisses de janvier 1963, est estimé à 376 M. soit : 130 M. de Rheinfelden à l'embouchure de l'Aar et 246 M. de cette embouchure à Yverdon. Les frais de construction des ports seraient à la charge des cantons, des communes ou des organismes privés à créer à cet effet. La dépense à prévoir n'est donc nullement excessive, l'existence du plan d'eau naturel des lacs de Bienne et de Neuchâtel constituant un élément particulièrement favorable du point de vue financier mais qui le sera peut-être un peu moins pour les bateaux par gros temps !

Ces travaux de génie civil viendraient s'ajouter à ceux déjà prévus en Suisse pour ces prochaines années et parmi lesquels on peut citer : en premier lieu la construction de nouvelles autoroutes ; puis la modernisation du réseau des C.F.F., notamment le doublement des voies de

toutes les sections des grandes lignes encore à simple voie ; peut-être aussi le rachat du B.L.S. qui entraînerait des travaux d'une certaine envergure pour augmenter la capacité de transport de cette ligne ; enfin n'oublions pas les nombreuses stations d'épuration des eaux usées qui doivent encore être construites, etc. Si ce projet était mis en chantier, le Transhelvétique aurait dans un avenir plus lointain sa pleine signification par le creusement d'un canal entre les lacs de Neuchâtel et du Léman.

Il nous a paru intéressant d'exposer aux lecteurs du COURRIER SUISSE les différents aspects de ce projet de canal vieux d'une quarantaine d'années, pendant longtemps voué aux dossiers, et surgissant tout à coup de l'ombre en vue d'une réalisation sur laquelle le Conseil fédéral sera appelé à se prononcer bientôt.

A.W.K.

LA CATASTROPHE DE DURRENAESCH

La souscription ouverte dans le Courrier N° 7 nous a déjà permis de récolter Frs. 5.800,— Merci à ceux qui ont pensé à ces petits orphelins. Nous espérons encore arrondir la somme que nous enverrons en Suisse avant Noël. Vos versements seront reçus avec reconnaissance sur le C.C.P. N° 387.48 du Courrier Suisse, 2, rue Philippe-le-Bon, Bruxelles 4. La souscription sera définitivement close le 14 décembre 1964.

LA SUISSE EN BREF

- **Denis de Rougemont** vient de recevoir le prix littéraire de la Principauté de Monaco.
- Les Genevois restent trop longtemps à l'hôpital cantonal, c'est ce que révèle un rapport de l'Organisation mondiale de la santé : 20 jours de séjour contre 8,7 aux Etats-Unis.
- Du **pétrole** a été découvert à **Essertines** près d'Yverdon. Sa qualité serait excellente, mais il est paresseux car il n'a pas jailli !
- Lorsque vous pilotez ou admirez une voiture **Chevrolet**, cette marque d'automobile vous rappelle-t-elle que c'est le nom d'un mécanicien né à La Chaux-de-Fonds en 1878 ? Féru de compétitions, Louis Chevrolet part en Amérique où il gagne sa première course d'autos en 1908. Sur 15 années de compétitions il en passe 3 à l'hôpital, puis s'occupe de construction et c'est ainsi que son nom est associé aux premiers modèles sortis de la Général Motors.
- **Michel Darbellay**, guide à Orsières, a réussi un exploit sensationnel au cours de l'été en gravissant seul en un temps record la fameuse paroi nord de l'Eiger.
- Le **Conseiller fédéral F.P. Tschudi** a confirmé lors de la célébration à Bâle du 20^e anniversaire de la fondation de l'Académie suisse des sciences médicales que le principe d'une aide financière directe de la Confédération aux universités cantonales était à l'examen à Berne.
- Les **Semaines musicales de Lucerne** ont fêté avec beaucoup d'éclat le 25^e anniversaire de leur création.
- Le **prestigieux Chef d'orchestre Ernest Ansermet** vient d'être nommé bourgeois d'honneur de la ville de Lausanne à l'occasion de ses 80 ans.
- Au récent **Kirchentag protestant de Bâle**, le Conseiller fédéral F. Wahlen a fait l'éloge de la tolérance en prévision d'un nouvel examen des articles de la Constitution relatifs à l'interdiction de séjour des jésuites en Suisse et à la suppression des couvents.
- Le Conseil fédéral a accordé une subvention de 3 M. de Fr. pour la création d'un **technicum agricole intercantonal**, le reste étant fourni par les cantons.
- La recherche de vastes terrains se prêtant à l'aménagement de nouvelles **places d'armes** s'avère un problème particulièrement épineux pour le Département militaire fédéral.
Le choix envisagé du Vallon de Nant au-dessus de Bex pour une places d'armes réservée aux blindés, a soulevé de nombreuses protestations, cette région étant considérée depuis longtemps comme un parc cantonal digne d'être sauvegardé. D'autre part, le pro-

jet de créer un centre du cheval et une place d'exercices pour les troupes du train dans les Franches Montagnes, se heurte à l'opposition de toutes les communes intéressées sans compter les défenseurs d'un site d'un charme incontestable. Cependant le Conseil fédéral est prêt à accorder toutes les garanties juridiques afin que cette place ne serve ni aux blindés, ni à de futures rampes de lancement de fusées.

L'aboutissement de tractations récentes enfin favorables va permettre au D.M.F. de créer pour la Suisse orientale une place toutes armes sur l'Alpe de la Wicheln dans le Sernftal glaronnais. Les chars blindés pourront y manœuvrer à l'effectif d'une compagnie.

- **Record mondial de distance.** Le 4^{ème} DC-8 de la SWISSAIR a parcouru la plus longue distance jamais effectuée par un avion à réaction commercial entre deux points du globe. Ayant décollé le 30 octobre à 22 h. 54 (heure suisse) de Long Beach, il atterrit le jeudi 31 octobre peu avant 13 h. à Beyrouth, après avoir parcouru 12.724 km. sans escale. La distance en ligne droite entre ces deux villes est de 12.005 km. Cet avion, livré par les usines Douglas se distingue des 3 autres DC-8 par ses quatre réacteurs à double flux ; il peut transporter 142 passagers. Il a été baptisé « Nidwald ».

- **Une fabrique de drapeaux de Bâle** confectionne actuellement, en vue de l'Expo 64, les drapeaux armoriés des 3.100 communes suisses.

- **Chimie nucléaire.** Le 31 octobre a été inauguré à Wurenlingen le laboratoire « chaud » et d'isotopes (Hot Labor) qui fait partie de l'Institut fédéral de recherche pour réacteurs attaché à l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich. Ce laboratoire, dont la construction a coûté plus de 13 millions de francs suisses, a un triple domaine d'activité : la préparation d'isotopes radioactifs nécessaires en Suisse pour les recherches, le développement des recherches chimiques et métallurgiques à l'aide du plutonium et l'obtention de combustibles radioactifs pour réacteurs par rayonnement radioactif.

- **Femmes-facteurs.** Les P.T.T. ne parvenant plus à recruter en nombre suffisant des facteurs ont confié la distribution du courrier à des femmes, dans les localités qui manquent de facteurs. Ainsi, le premier contingent de femmes-facteurs est entré en service à Genève. Elles sont vêtues d'un coquet uniforme genre hostesse et pourvues d'une petite poussette, construite spécialement à cet effet !

- **De grandes manœuvres** entre les 6^e et 8^e divisions de campagne renforcées, impliquant 8 régiments d'infanterie et 4 régiments d'artillerie, ainsi qu'un régiment du génie et d'autres troupes, se sont déroulées en octobre sur la base Aar et les hauteurs du Boetzberg dans le Jura et furent suivies d'un défilé à Dubendorf devant le Chef du Département militaire en présence de plus de 200.000 spectateurs.

En novembre, des manœuvres entre des parties de la 9^e division de montagne ont eu lieu dans le Tessin méridional sous une pluie ininterrompue, où une brigade de frontière défendait l'accès à la plaine de Magadino et aux hauteurs au Nord de Lugano. Hors programme, ces manœuvres ont prouvé que la tenue de combat et le nouveau modèle de tentes ne résistent pas à une pluie persistante et qu'un moyen de protection supplémentaire contre la pluie est indispensable. Malgré ces mauvaises conditions, la tenue des troupes a été impeccable pendant toute la durée des manœuvres.

D'autres manœuvres importantes ont eu lieu dans les Franches Montagnes et le bassin de Delémont entre les régiments d'une division frontière.

- **Nouvelles locomotives pour les C.F.F.** Pour remédier à l'insuffisance du nombre des tracteurs électriques et aussi pour remplacer les premières séries construites à la fin de la Grande Guerre, les C.F.F. ont passé d'importantes commandes à l'industrie nationale. Ces commandes comprennent entre autres encore 46 locomotives à six essieux moteurs de 6000 PS pour les trains lourds des lignes de montagne, pour porter à 125 le nombre des locomotives de ce type.