

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 39-40 (1967)

Heft: 4

Artikel: Association suisse du Rhône au Rhin

Autor: Fauquex, Frédéric

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126208>

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: 18.03.2025

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

Association suisse du Rhône au Rhin

Extraits du rapport présenté par M. Frédéric Fauquex, président.

52

Art. 26. — La décision de la Chambre des architectes est susceptible de recours contentieux au Conseil d'Etat dans un délai de dix jours et conformément à l'arrêté du 15 septembre 1952 fixant la procédure pour les recours administratifs (APRA).

Chapitre IV. — Dispositions finales et transitoires.

Art. 27. — Le Conseil d'Etat règle les dispositions d'application de la présente loi.

Il règle les conditions de l'inscription au registre pour les architectes reconnus ou qui pouvaient l'être avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

L'inscription leur sera accordée sur simple demande pour autant qu'ils ont un domicile professionnel dans le canton. Les requérants ne remplissant pas cette condition pourront être mis au bénéfice des dispositions de l'article 4.

Art. 28. — La loi du 5 février 1941 sur les constructions et l'aménagement du territoire est modifiée comme il suit:

Art. 69. — Les plans de toute construction mise à l'enquête, à l'exception des constructions de minime importance, doivent être établis par un architecte inscrit au Registre des architectes; ils peuvent l'être aussi par un ingénieur s'il s'agit de constructions entrant dans sa spécialité.

Art. 70. — La qualité d'architecte et l'inscription au Registre des architectes sont définies par la loi sur la profession d'architecte.

Art. 29. — Le Conseil d'Etat est chargé de la publication et de l'exécution de la présente loi.

Donné, sous le grand sceau de l'Etat, à Lausanne, le 13 décembre 1966.

Le président du Grand Conseil: **Jaquier.** (L.S.) Le secrétaire: **F. Payot.**

Le Conseil d'Etat ordonne l'impression et la publication de la présente loi dont l'entrée en vigueur sera fixée ultérieurement.

Lausanne, le 20 décembre 1966.

Le vice-président: **M.-H. Ravussin.** (L. S.) Le chancelier: **F. Payot.**

Panorama de l'année écoulée

Trois faits principaux marquent l'année écoulée:

- le discrédit du rapport fédéral fondé sur le rapport Rittmann;
- la nette et réjouissante prise de position de douze cantons en faveur de la navigation intérieure;
- la volonté du Gouvernement de Bade-Wurtemberg de réaliser rapidement la voie navigable entre Bâle et les environs de Waldshut, c'est-à-dire l'embouchure de l'Aar.

Nous avons déjà présenté et commenté le rapport fédéral. Les thèses de l'administration centrale ont été systématiquement réfutées au cours de l'année sans provoquer aucune réplique valable. Les adversaires, par principe de toute navigation fluviale, semblent avoir choisi d'ignorer nos arguments, ce qui est moins embarrassant.

La commission du Conseil des Etats a déclaré, l'an dernier, ne pouvoir se rallier aux conclusions du rapport, dans l'état actuel de son information, et a posé toute une série de questions complémentaires, soulignant ainsi l'insuffisance de l'étude qui lui était présentée.

Il faut admettre que le rapport fédéral ne peut pas constituer une base valable, acceptable par tous, de la question navigation fluviale suisse. Tendancieux et insuffisant, il est maintenant dépassé.

L'administration fédérale a jusqu'à la fin de l'année pour répondre au questionnaire de la commission du Conseil des Etats. Puis le dossier sera examiné par un collège d'experts, que nous espérons neutres, étrangers à l'administration, avant d'être soumis à l'appréciation des cantons intéressés. Finalement, le dossier complet, appréciations des experts et des cantons comprises, fera retour à l'administration centrale pour rapport aux Chambres. Ainsi qu'on le voit, un temps assez long va de nouveau s'écouler avant que le Conseil des Etats, puis le National, soient à nouveau saisis du problème.

Nous en venons maintenant au deuxième point, qui est l'attitude des cantons.

Les Gouvernements des cantons de Fribourg, Tessin, Vaud, Valais, Neuchâtel et Genève ont adressé une lettre au Conseil fédéral, le 9 août 1965, «exprimant leur déception et même leur consternation au vu du caractère péremptoire et négatif des conclusions de son rapport». Cette lettre critique la composition de la commission et les points principaux des conclusions de son rapport. La lettre continue en constatant que:

«La navigation fluviale dépend des investissements d'avenir qui concernent notre économie nationale en général et spécialement l'équilibre économique confédéral dans son ensemble. Il faut l'examiner sur le plan de l'aménagement du territoire et non pas sous le seul angle d'une prospection à court terme.

» L'utilisation des voies fluviales pour le transport signifie également une économie de terrains pour nos cantons qui sont déjà trop à l'étroit.

» Si nos fleuves et rivières doublent la route et le rail, ils permettront une économie considérable au vu des prix pratiqués pour l'achat de terrains nécessaires à la construction de routes ou de voies ferrées.

» La commission Rittmann elle-même reconnaît l'importance que la voie fluviale peut avoir sur le développement d'activités économiques dans les régions peu industrialisées.»

La lettre des cantons romands et du Tessin poursuit, et ceci doit être remarqué:

«A aucun moment le rapport fédéral ne se préoccupe du problème grave que pose la disparité des croissances économiques régionales de notre pays. Cette lacune ne va pas sans provoquer une certaine inquiétude: Si les cantons romands et du Tessin se réjouissent de l'essor industriel et économique de leurs Confédérés du Nord, ils ne peuvent toutefois que s'alarmer de la différence de croissance qui se creuse de jour en jour entre leurs régions et le reste de la Suisse.»

En conclusion de leur lettre, les gouvernements cantonaux romands et tessinois adjurent l'Assemblée fédérale de rejeter les conclusions du rapport, demandent une étude complémentaire objective, et terminent en attirant «l'attention de tous les responsables sur le fait que le meilleur garant d'une rentabilité des investissements à consentir sera leur ferme et unanime volonté de promouvoir la navigation fluviale, dans la large optique de l'intérêt général.»

Cette lettre des gouvernements cantonaux romands et tessinois a trouvé un accueil sympathique auprès d'un certain nombre de cantons. Ainsi, le 5 octobre 1965, le Gouvernement bernois faisait publiquement savoir qu'il ne pouvait admettre le rapport fédéral. Il déclarait notamment que le canton de Berne entendait réserver la possibilité de l'aménagement de l'Aar et qu'il désirait manifester sa solidarité confédérale à l'égard des cantons romands et du Tessin.

Cette année, le 3 février, les Gouvernements des cantons de Glaris, Appenzell Rhodes-Extérieures et Intérieures, Saint-Gall, Grisons et Thurgovie, dans une lettre collective, assuraient les cantons romands et le Tessin de «l'appui solidaire des gouvernements cantonaux de la Suisse orientale». Ils constataient «la solidarité qui se manifeste à ce propos entre les régions occidentales, orientales et méridionales de notre pays» et terminaient en disant qu'ils verraient «avec plaisir des contacts directs s'amorcer entre nos gouvernements cantonaux si des mesures de cette nature pouvaient contribuer à soutenir nos efforts communs, à les renforcer et à les coordonner».

Le 16 février, le Gouvernement bernois, s'adressant aux cantons romands et du Tessin, exprimait sa «satisfaction qu'une étroite collaboration soit en train de se réaliser entre les cantons de l'ouest, du sud et de l'est de la Suisse». Il les assurait que le canton de Berne est «disposé à prendre part à des pourparlers intercantonaux dans le but d'avancer sur le chemin commun de la réalisation de la navigation intérieure».

Nous voyons ainsi que douze cantons sur vingt-deux ont vigou- reusement pris position contre le rapport fédéral, se sont déclara-

rés en faveur de la création de voies navigables en Suisse et sont prêts à unir leurs efforts pour les obtenir.

La collaboration intercantonale, que nous avons toujours appelée de nos vœux, prend corps. Elle est réalisée pour l'étude des mesures de protection du tracé. Elle doit être continuée, raffermie, amplifiée dans tous les domaines où se prépare et se crée la voie navigable.

Une magnifique démonstration de la volonté de réaliser vient d'être donnée par le canton de Neuchâtel, dont le Grand Conseil, par 58 voix contre 20, a voté une participation de 150 000 fr. au capital-actions de Transhelvetica S.A. Confirmant sa condamnation de l'an dernier, du rapport fédéral, le Grand Conseil neuchâtelois s'est massivement prononcé en faveur de la voie navigable. Un représentant du Gouvernement neuchâtelois va siéger dans les conseils directeurs de Transhelvetica. Sa venue annonce celle d'autres cantons qui vont certainement suivre cet exemple. Nous voulons ici, au nom de cette assemblée, adresser à nouveau aux autorités cantonales de Neuchâtel l'expression de la gratitude de tous les partisans de la voie navigable. (Réd.: Depuis lors, Vaud a suivi l'exemple en souscrivant 250 000 fr au capital-actions de Transhelvetica S. A.)

Le troisième point annoncé tout à l'heure concerne la volonté du Gouvernement de Bade-Wurtemberg de réaliser rapidement le premier tronçon de la voie navigable du Rhin à l'amont de Bâle.

Dans le rapport que je vous ai présenté l'an dernier, je disais déjà que les Chambres fédérales pourraient juger le moment venu d'entamer des négociations avec les pays intéressés – pour le Rhin supérieur avec l'Allemagne – et que nous étions certains qu'une telle ouverture serait bien accueillie.

Fin juin de cette année, le Gouvernement de Bade-Wurtemberg a publié son nouveau plan général des transports qui règle sa politique dans ce domaine pour les cinq prochaines années. Il s'y prononce de façon catégorique en faveur de l'aménagement du Rhin supérieur. Faisant rapport sur ses négociations avec le Gouvernement fédéral allemand, il fait connaître un plan de financement de la part allemande, qui a été approuvé par le Ministère fédéral des transports, pour l'aménagement du Rhin entre Bâle et la région de Waldshut, c'est-à-dire le confluent de l'Aar. Le Gouvernement du pays de Bade-Wurtemberg met formellement en évidence que des pourparlers avec la Suisse doivent être ouverts le plus rapidement possible afin de tirer au clair l'importance de la participation suisse à l'aménagement du Rhin supérieur.

L'offre de Bade-Wurtemberg devrait être accueillie avec empressement. L'aménagement de ce premier secteur rhénan à l'aval de l'embouchure de l'Aar ne soulève

aucune objection de la part de quiconque. Même le rapport de l'administration fédérale ne trouve rien à y redire. Tous les paliers de ce secteur existent déjà, seules manquent cinq écluses. A Rheinfelden, le problème du remplacement de la vieille usine a disparu, les instances techniques compétentes étant arrivées à la conclusion qu'il est possible d'édifier l'écluse tout en maintenant la vieille usine existante, ceci sans compromettre la construction éventuelle de l'usine projetée.

Les délégations d'Allemagne, d'Autriche, de Suisse orientale, que j'ai eu l'honneur et le plaisir de saluer tout à l'heure, sont venues ici attester avec nous l'intérêt que nous portons tous au rapide aménagement du secteur aval du Rhin supérieur.

Protection de la nature et protection des eaux

Ce sont deux problèmes qui enveniment l'examen de la question des voies fluviales, qu'ils font dégénérer en polémiques – parfois hargneuses – auxquelles, pour notre part, nous nous refusons de participer.

Le souci de la protection de la nature n'est le monopole de qui que ce soit; nous le partageons, car nous aussi désirons transmettre aux générations futures une patrie où il fasse bon vivre.

Nous trouvons curieux que nos censeurs, qui s'essouffent à décrier la voie fluviale du Rhin et de l'Aar, restent sans voix lorsqu'il s'agit des énormes emprises sur terrains agricoles des gares de triage, ou du bouleversement d'un paysage par des autoroutes. Pourtant, les surfaces achetées pour les routes nationales, ou qui doivent encore l'être, représentent environ 8000 hectares pour l'ensemble du pays. Nous pensons que chemins de fer, routes nationales et voies fluviales sont également nécessaires dans un pays moderne. La technique, aidée par une critique constructive, sait maintenant l'art de sauvegarder la beauté d'un paysage. Au demeurant, la navigation, par sa nature même, est géographiquement limitée; elle ne bouleverse rien; elle n'exige pas la modification des rives; les plans d'eau qu'elle utilise sont un élément de beauté, que la faune aquatique a tôt fait d'adopter. Le paysage que la navigation anime n'en subit aucun enlaidissement, au contraire. Il n'est pour s'en convaincre que de constater l'attrait que les voies de grande navigation représentent pour le tourisme. Enfin, chez nous, et tout récemment, il faut relever que c'est un canton, celui de Neuchâtel, qui a, le même jour, voté un crédit en faveur de la navigation et innové dans le domaine de l'aménagement du territoire

en vue notamment d'une meilleure protection de certains sites naturels. Cette œuvre de pionniers met tout de même sous contrôle 60% du territoire cantonal.

La protection des eaux est un des problèmes les plus urgents auxquels nous ayons à faire face. Elle préoccupe maintenant l'opinion publique et les autorités après des décennies de négligence et de laisser-aller. Les enquêtes soigneusement faites tant en Suisse qu'à l'étranger ont confirmé que la navigation n'est responsable que d'une part insignifiante de la pollution des eaux. Et cette part, aussi minime soit-elle, peut et doit être diminuée, ou même supprimée, par des mesures relativement simples et peu coûteuses, dont l'application et la surveillance seront beaucoup plus faciles sur la batellerie marchande que sur la petite batellerie de plaisance et de pêche. L'étude approfondie menée par l'Association suisse pour l'aménagement des eaux est convaincante; il vaudrait la peine de la lire avant de la critiquer.

En Suisse, l'équipement d'assainissement des eaux sera en place et ses effets seront sensibles avant que les barges du premier pousseur soient parvenues à l'intérieur du pays.

Relevons encore dans ce chapitre de la protection de la nature et de l'épuration des eaux que les interventions de l'homme peuvent aussi se révéler bienfaitantes. Ainsi, le nouveau canal de la Broye, élargi et approfondi par la correction des eaux du Jura, a été également assaini. Débarrassé de la vase qui le pourrissait, il est maintenant fréquenté par des poissons des espèces nobles que l'on n'y trouvait pas avant la correction.

Conclusions

Le monde entier fait confiance à la navigation fluviale qui accroît ses possibilités en se modernisant sans cesse. Bien qu'il n'y ait pas de commune mesure entre la Suisse et les Etats-Unis, je pense intéressant de marquer le rôle grandissant que la navigation intérieure joue dans le pays le plus riche et l'un des plus avancés techniquement parlant. En 1946 encore, la navigation intérieure ne prenait que le 3% du total des marchandises transportées. En moins de dix ans, cette proportion est montée à 10%. En 1965, année record, la navigation a eu à son actif 150 milliards de tonnes par mille sur environ 40 000 kilomètres de voies d'eau.

Mais laissons l'Amérique, l'Europe suffit; nos voisins nous montrant l'exemple. L'Allemagne, comme déjà cité l'an dernier, dépense 3 milliards de DM pour améliorer le réseau navigable existant et créer des voies nouvelles. Elle prolonge la voie du Neckar au-delà de Stuttgart, celle

du Main en direction de Nuremberg, modernise le canal de Dortmund-Ems, élargit et approfondit le Mittelland-Kanal. La construction de toutes pièces du Nord-Süd-Kanal, long de 113 kilomètres, coûtera à elle seule un milliard. La France achève le canal du Nord, continue l'aménagement du Bas-Rhône qui sera terminé en 1976, celui des biefs sur le Rhin à l'amont de Strasbourg, modernise la Saône, entreprend la voie à grand gabarit jusqu'à Mulhouse. L'Italie poursuit l'aménagement du Pô. La Belgique innove de façon sensationnelle par la construction du plan incliné de Ronquières, qui rachète une différence de niveau de 68 mètres. La Moselle, enfin, symbole fluvial de la collaboration européenne, dément, elle aussi, les prévisions pessimistes. Avant même que tous les ports et places de transbordement soient aménagés, son trafic a dépassé 4 millions de tonnes en 1965, et l'on s'attend à 9 millions de tonnes pour 1967.

Sans que l'affaire ait soulevé la moindre objection, la Suisse vient d'accorder à l'Allemagne fédérale un prêt, éventuellement à fonds perdus, en vue d'améliorer le chenal navigable du Rhin moyen. Nous applaudissons à une telle décision, mais il semble évident que les vastes régions qui pourraient si facilement être reliées au Rhin actuellement navigable, devraient bientôt figurer, elles aussi, au nombre des bénéficiaires directs de l'amélioration projetée.

Et la Suisse, est-elle donc riche au point de pouvoir dédaigner le mode de transport le plus économique qui soit? Nos moyens de transport traditionnels sont à la limite de charge. Des années avant que le réseau des routes nationales soit achevé, on déclare officiellement que l'on peut prévoir sa saturation. Les transports lourds à grande distance augmentent au détriment du rail. Les automobilistes que nous sommes tous feraient bien de s'aviser que la voie d'eau pourrait absorber une appréciable partie du trafic lourd qui encombre nos routes.

A l'époque où l'on parle d'économies, il vaut la peine de noter que la voie navigable de l'Aar pourrait avoir une capacité annuelle de 10 millions de tonnes pour un coût inférieur à 2 millions de francs le kilomètre. De tels faits doivent être pris en considération par les autorités responsables. Une programmation bien comprise doit tenir compte de la navigation fluviale dont le coût d'établissement rendrait possible des économies par ailleurs. Nous pensons que les Chemins de fer fédéraux pourraient être sensibles à de tels arguments et voir enfin en la navigation un allié précieux plutôt qu'un ennemi.

Mais alors d'où vient l'hostilité à l'égard de la navigation fluviale? Géographiquement, il faut le constater, surtout de Suisse alémanique.

Je me permets de citer à cet égard M. Alexandre Hay, directeur de la Banque Nationale Suisse; voici ce qu'il écrit notamment, je cite:

«A tort ou à raison – et je ne voudrais pas moi-même prendre position à cet égard, ne connaissant pas suffisamment les dossiers – on a l'impression en Suisse romande que, lorsque des initiatives sont prises pour développer l'économie romande, la Suisse alémanique réagit trop souvent négativement et fait souvent son possible pour empêcher la réalisation du projet envisagé. Encore une fois, il est possible qu'objectivement ces impressions soient mal fondées; il n'en demeure pas moins qu'elles existent et que, par conséquent, il faut en tenir compte dans la réalité politique. Je citerai, à titre d'exemple, la construction d'une raffinerie dans la plaine du Rhône, le tunnel du Grand-Saint-Bernard, la navigation du Rhône au Rhin et le développement de Genève.»

Je cite à nouveau M. Hay:

«C'est à l'initiative romande que l'on doit le percement du tunnel du Grand-Saint-Bernard. Aujourd'hui c'est la Confédération qui finance le tunnel du Saint-Bernardin. De nombreuses études ont montré qu'il serait techniquement et financièrement possible de rendre le Rhin et l'Aar navigables et relier les lacs de Bienne et de Neuchâtel au réseau des voies fluviales européennes, en sorte que les chalands puissent arriver jusqu'à Yverdon, fructifiant ainsi toute une région importante de la Suisse romande, mais il semble que certains intérêts puissants situés au nord de la Suisse s'opposent à cette réalisation.»

Je donne cette dernière citation:

«Encore une fois, je ne veux pas prendre position. Il est possible que les raisons avancées pour s'opposer à tel ou tel projet soient fondées et qu'il n'y ait là aucune trace de malveillance. Mais on préférerait évidemment que la Suisse romande reçoive des encouragements lorsqu'elle prend des initiatives intéressantes, car un développement économique de cette partie du pays est en fin de compte dans l'intérêt de la Suisse tout entière.»

La Suisse romande insiste avec fermeté pour obtenir la navigation fluviale. Celle-ci n'est pas la panacée, c'est entendu; mais elle est capable – et cela d'innombrables exemples le prouvent – de donner une vigoureuse impulsion à l'économie d'une vaste région. Il est irritant d'entendre dire que la Suisse est surindustrialisée pour la seule raison qu'on pense l'être dans un groupe de cantons qui détient la majeure partie de la puissance industrielle et financière du pays. Les cantons romands, eux, ne sont pas surindustrialisés, loin de là. Quatre d'entre eux – sur