Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 41 (1949)

Heft: 6-7

Rubrik: Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

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: 11.07.2025

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

No. 2 Juin 1949

RHÔNE-RHIN
RHONE-RHEIN

Nr. 2 Juni 1949

Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux!»
Paraissant chaque trimestre Erscheint vierteljährlich

ORGANE OFFICIEL DE L'ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHÔNE AU RHIN
OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN RHONE-RHEIN-SCHIFFAHRTSVERBANDES

Secrétariat central de l'A.S.R.R.: Rue du Seyon 6, NEUCHÂTEL - Tél. (038) 5 42 40
Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 4 10 44

Un aménagement régional à l'échelle américaine: La Vallée du Tennessee

Nous nous proposons d'exposer brièvement ici de quelle manière le Gouvernement des Etats-Unis a entrepris l'aménagement de la vallée du Tennessee en vue de développer l'économie générale de cette région. Nous verrons ainsi, par un exemple concret, quels avantages peuvent résulter pour un pays de l'exécution d'un plan ressemblant beaucoup à celui de la Compagnie nationale du Rhône.

La vallée du Tennessee.

Le Tennessee, qui prend sa source dans la chaîne des Appalaches, est un affluent de l'Ohio, lui-même tributaire du Mississipi. Il est navigable sur 1050 km, à l'aval de Knoxville; entre cette localité et l'embouchure de la rivière, la différence de niveau est de 150 m.

Le bassin du Tennessee recouvre une surface de 105 000 km². Quant au débit de la rivière — et ces chiffres prouvent à eux seuls la nécessité de la régularisation qui a été effectuée — il pouvait passer de 250 à 13 000 m³/s à Muscle Shoals, à 400 km du confluent de l'Ohio! Un régime si instable entraînait des inondations périodiques et une érosion très forte, ce qui était extrêmement préjudiciable à l'agriculture et au développement général de la région.

Comment fut créée la «Tennessee Valley Authority».

Au cours de la première guerre mondiale, le Gouvernement américain avait installé à Muscle Shoals (Alabama) des usines d'explosifs à base d'azote. La production ne commença toutefois qu'à la fin de 1918, et la centrale hydro-électrique Wilson, sur le Tennessee, qui devait fournir le courant nécessaire, ne fut terminée qu'en 1925. La question de la «reconversion» de ces établissements se posait donc, et à partir de 1920, plusieurs projets de lois, relatifs à leur exploitation en vue de la production simultanée d'explosifs et d'engrais, furent présentés successivement au Congrès, et repoussées soit par celui-ci, soit par un veto présidentiel. Cependant, *la conception de l'aménagement national et régional, du développement coordonné de toutes les ressources du pays*, gagnait du terrain aux Etats-Unis, malgré l'opposition des intérêts privés qui craignaient en particulier la surproduction d'électricité.

C'est à la suite de l'élection de Roosevelt à la présidence des Etats-Unis, en 1933, que fut présentée, puis adoptée, la loi instituant la «Tennessee Valley Authority», dont les initiales — T.V.A. — sont aujourd'hui connues bien au delà des frontières des Etats-Unis.

La loi du 18 mai 1933 a pour buts principaux l'amélioration des conditions de la navigation sur le Tennessee, la lutte contre les inondations, le reboisement et l'utilisation agricole des zones riveraines, le développement de l'économie générale de la vallée, grâce à la production d'engrais azotés, qui doit être poursuivie parallèlement à celle des explosifs. En liaison avec l'équipement pour la navigation, la T.V.A. doit également s'occuper de l'utilisation des forces hydrauliques. L'énergie électrique ainsi produite, de même que les engrais d'ailleurs, doit être vendue à des conditions avantageuses, en vue d'élever le niveau de vie de la population.

Contrairement à la Compagnie Nationale du Rhône, la T.V.A. est une émanation directe de l'Etat, et sa direction, composée de trois membres munis de prérogatives étendues, est nommée par le président des Etats-Unis.

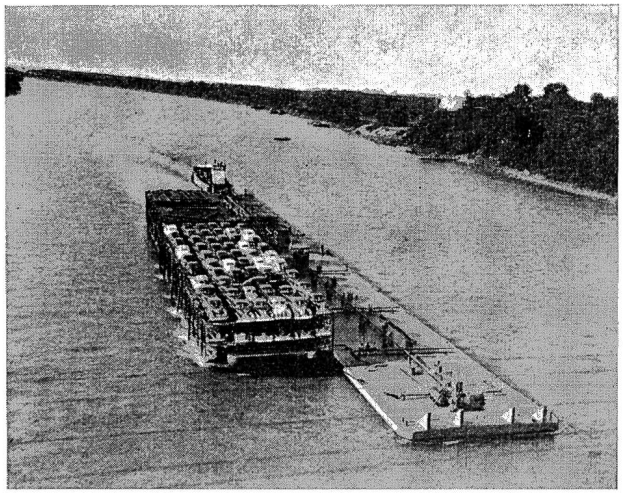
Les travaux de la vallée du Tennessee sont financés par des crédits annuels alloués par le Congrès, ainsi que par des emprunts dont les modalités sont déterminées par la loi.

La navigation.

Il est naturel que nous insistions dans ce bulletin sur la navigation, qui figure du reste au premier plan du programme de la T.V.A. Celle-ci est en effet tenue d'assurer entre Knoxville et le confluent du Tennessee et de l'Ohio un chenal navigable d'une profondeur de 2,75 m. Elle y est parvenue en construisant 7 barrages munis d'écluses, ce qui donne, en y ajoutant ceux de l'usine Wilson et de Halesbar qui existaient déjà auparavant, les ouvrages suivants, d'aval en amont:

Emplacement	Date de la mise en service	Hauteur de la chute	Dimensions des écluses
Kentucky	1944	17,50	33,60×183
Pickwick Landing	1938	18,30	idem
Wilson	1925	29,30	18,30× 95
Wheeler	1936	16,50	18,30×110
Guntersville	1939	12,80	idem
Halesbar	1919	10	idem
Chicamauga	1940	15,90	idem
Wattsbar	1942	18,30	idem
Fort Loudon	1943	21,40	idem

Ce tableau permet de constater qu'en un délai de 11 ans, la T.V.A. a été en mesure d'assurer à la navigation des conditions beaucoup meilleures que celles qui existaient auparavant. Il est évident que les circonstances par lesquelles la France a passé depuis 1939, ainsi que la différence qui existe entre son potentiel économique et celui des U.S.A., nous interdisent toute comparaison avec le rythme beaucoup plus lent des travaux de la Compagnie nationale du Rhône. Le mérite de la T.V.A. n'en est pas



Un convoi sur le Tennessee, comprenant deux bateaux-citernes et un chaland chargé d'automobiles. A noter que le «remorqueur» *pousse* le convoi. (D'après une photo de la Légation des U.S.A. à Berne.)

moins grand pour autant, et l'on doit admirer sans réserve les réalisations qui figurent à son actif!

Le trafic s'est beaucoup développé depuis 1933, et en particulier les transports à longue distance ont sensiblement augmenté: alors que le tonnage embarqué a triplé, le tonnage kilométrique a décuplé! Ce second phénomène est particulièrement heureux, car les transports à longue distance sont les plus économiques, étant donné que dans la navigation intérieure tout spécialement, les frais de transbordement sont plus élevés que ceux du transport proprement dit.

Depuis l'aménagement de la rivière pour le grand trafic, des produits d'une certaine valeur empruntent la voie navigable. C'est ainsi que les chalands ne transportent pas seulement du pétrole, du blé, du charbon, des engrais et des métaux, mais aussi des produits métallurgiques et même des automobiles. Il faut souligner que cet essor ne s'est pas produit au détriment des autres moyens de transport, mais que le rail et la route ont eux aussi profité du développement de la vallée. Signalons enfin que le Tennessee s'intègre dans un réseau fluvial important, comprenant en particulier le Mississipi, le Missouri et l'Ohio.

L'essor général de la vallée du Tennessee.

Nous avons déjà dit, dans un article consacré au Rhône, que l'aménagement d'un fleuve pour la navigation est inséparable de celui de l'ensemble de sa vallée. En effet, il ne suffit pas de créer une voie navigable pour voir le trafic s'y développer: parallèlement, de nouvelles industries doivent être installées, en particulier grâce à la production d'énergie électrique; en outre, le développement de l'agriculture doit tendre à assurer l'équilibre économique de la région. Précisément, l'aménagement de la vallée du Tennessee constitue un exemple concret de la réussite d'une telle synthèse.

Au point de vue de la *production d'électricité* tout d'abord, la T.V.A. a construit, de 1933 à 1945, 16 centrales hydro-électriques, dont 7 sur le secteur navigable de la rivière, les autres ayant été établies en amont de Knoxville et sur des affluents. 6 autres usines ont été rachetées à des compagnie privées, et l'usine Wilson, qui avait été remise à la T.V.A. par le Gouvernement, a été agrandie; des centrales thermiques ont été également établies. En 1948, la puissance installée dépassait 2½ millions de kW, et les usines ont produit plus de 14 milliards de kWh, les centrales thermiques en ayant livré pour leur part 2½ milliards.

L'un des objectifs essentiels de la T.V.A. était de *supprimer les inondations* qui causaient des dommages catastrophiques dans les zones riveraines. Grâce à la construction de barrages élevés et à la création de bassins de compensation utiles en même temps à la navigation et à la production d'énergie électrique, elle y a pleinement réussi.

La T.V.A. s'est occupée aussi du *reboisement*, de *la production d'engrais* qui sont vendus aux fermiers à des conditions particulièrement avantageuses, de *la lutte contre la malaria*, qui a presque totalement disparu, de *la création d'établissements de repos* sur les bords du Tennessee.

Les adversaires de la T.V.A. ont longtemps prétendu que les investissements du Gouvernement central étaient trop considérables pour une seule région. Or, l'expérience a prouvé que ces dépenses ont été profitables non seulement aux bénéficiaires directs, mais encore à l'ensemble du pays. Voici ce que nous lisons à ce propos dans le rapport de 1948 de la T.V.A.:

«La région de la vallée du Tennessee est aujourd'hui plus prospère, mieux en mesure de contribuer au bien-être de la nation, et elle peut assumer une part de responsabilité nationale plus grande que ce n'était le cas en 1933. Les habitants utilisent leurs ressources — eaux, terrains, forêts, produits minéraux — avec plus d'efficacité et avec plus de sagesse aussi, en sorte que la productivité pourra être maintenue et même accrue dans les générations futures.

A plusieurs points de vue, la région a progressé plus rapidement depuis 1933 que les régions voisines du Sud-Est et que l'ensemble du pays...»

Un exemple à suivre.

Si l'on peut faire plus d'un rapprochement entre le programme de la «Tennessee Valley Authority» et celui de la Compagnie nationale du Rhône, nous avons déjà pu nous rendre compte que la comparaison ne doit pas être poussée trop loin, en raison des possibilités financières inégales des deux organismes.

Il n'en reste pas moins que l'œuvre de la T.V.A prouve que la méthode de l'aménagement régional, du développement harmonieux de toutes les ressources d'une contrée, donne des résultats excellents, et nous pouvons en déduire que, toutes proportions gardées, il en sera de même dans la vallée du Rhône.

La C.N.R. peut donc suivre avec confiance l'exemple de la T.V.A., en se conformant à la ligne générale qui lui est prescrite par la loi française du 27 mai 1921, dont les divers éléments — exploitation des forces hydrauliques navigation et irrigation — ne sauraient être dissociés les uns des autres. Il faut souhaiter enfin que le Gouvernement français soit toujours plus conscient de la portée nationale et internationale de cet aménagement, et donne à l'organisme qui est chargé de le mener à chef les moyens de parvenir le plus rapidement possible au but fixé.

Pierre Burnand

Afin de réduire le plus possible les frais de ce numéro, nous avons renoncé à publier une carte du Tennessee. Nos lecteurs en trouveront une dans la «Schweizerische Bauzeitung», n° 12, 20 mars 1948.

Die Genfersee-Rhein-Studien Auszug aus dem Jahresbericht 1948 der Sektion Ostschweiz

In Ausführung des Bundesbeschlusses vom 16. Dezember 1947 haben sich die zuständigen Organe des SRRS im Berichtsjahr bemüht, die dem Verband anvertrauten Projektierungsarbeiten betreffend die Aufstellung eines Wasserwirtschaftsplanes der Aare zwischen dem Bielersee und dem Rhein und die Vorstudien für das Projekt eines den Genfersee mit dem Neuenburgersee verbindenden Schiffahrtskanals möglichst rasch in Gang zu bringen.

In erster Linie handelte es sich für ihn darum, die für diese Untersuchungen vorbereitete Studienorganisation zu vervollständigen und die Geschäftsreglemente vorzuberaten, um nach Eingang der offiziellen Zustimmung der sieben subventionierenden Kantone zum obgenannten Bundesbeschluss und nach Eingang des vom Studienleiter aufzustellenden definitiven Finanz- und Studienprogramms die dort vorgesehenen Arbeiten in Auftrag geben zu können. Das ZK widmete diesen Organisationsfragen im vergangenen Jahr drei Sitzungen. Hier die Beratungsergebnisse:

Die Studienorganisation setzt sich zusammen wie folgt:

1. Studienkommission:

a) Vom Verband ernannte Mitglieder:

Präsident: Zentralpräsident A. Studer, Consult. Ing., Neuenburg.

Quästor des Studienfonds: Direktor Urs Sieber, Attisholz.

G. Béguin, Advokat und juristischer Berater des internationalen Amtes für geistiges Eigentum, Bern.

G. Reymond, Ingenieur, Villeneuve.

Kraftwerkvertreter: Dr. h. c. A. Zwygart, Direktor der NOK, Baden.

b) Vertreter der subventionierenden Kantone:

Aargau: Wasserrechtsingenieur C. Hauri, Aarau.

Bern: Wasserrechtsingenieur A. Peter, Bern, zugleich Vizepräsident der Studienkommssion.

Freiburg: Staatsrat A. Baeriswyl, Freiburg.

Neuenburg: Staatsrat Leuba, Neuenburg.

Solothurn: Kantonsingenieur J. Luchsinger, Solothurn.

Waadt: Oberingenieur Ch. Pelet, Lausanne.

Wallis: Kantonsingenieur J. Burgener, Sitten.

Als Beobachter des Bundes:

Amt für Wasserwirtschaft: Sektionschef Jaccard, Bern.

Eidg. Finanzkontrolle: Direktor Ruedi, Bern.

2. Studienleiter:

H. Blattner, Consult. Ingenieur, Zürich.

3. Büro der Studienkommission:

Präsident: Zentralpräsident A. Studer, Neuenburg.

Vizepräsident: Oberingenieur A. Peter, Bern.

Kassier: Direktor Urs Sieber, Attisholz.

1. Beisitzer: G. Béguin, Advokat, Generalsekretär, Bern.

2. Beisitzer: Oberingenieur Pelet, Lausanne.

Der Studienleiter.

Von der Studienkommission sind folgende Unterkommissionen eingesetzt worden:

4. Unterkommission Aare:

Präsident: Oberingenieur A. Peter, Bern.

Mitglieder: Wasserrechtsingenieur C. Hauri, Aarau.

Kantonsingenieur J. Luchsinger, Solothurn.

Dr. h. c. A. Zwygart, Direktor der NOK, Baden.

Der Studienleiter.

5. Unterkommission Entreroches-Kanal:

Präsident: Oberingenieur A. Peter, Bern.

Beisitzer: Oberingenieur Ch. Pelet, Lausanne.

Der Studienleiter.

In ihrer 1. Sitzung vom 19. Juli 1948 in Neuenburg hat sich die Studienkommission konstituiert und ihr Geschäftsreglement und das Pflichtenheft des Studienleiters beraten und genehmigt, sowie die ersten Studienkredite bewilligt. Am 19. August 1948 wurde dann in Bern von der Studienkommission das vom Leiter vorgelegte Finanz- und Studienprogramm diskutiert, und sie bewilligte die restlichen Kredite für das Studienhalbjahr 1948. Ausserdem bestellte sie die beiden Unterkommissionen für den Aareabschnitt und den Canal d'Entreroches.

In vier Sitzungen der Unterkommission Aare konnten in der Folge die vom Leiter ausgearbeiteten Spezialprogramme für die Voruntersuchungen in den Staustufen Wildegg-Brugg, Rüchlig und Aarau, bzw. für den vorgesehenen Ideenwettbewerb in der Reststufe Altenburg-Lauffohr, sowie die Programme und Verträge mit den verschiedenen Ingenieurbureaux, an die die Bearbeitung der Vorstudien oder des allgemeinen Bauprojekts der Staustufen Klingnau, Beznau, Rupperswil und Olten-Gösgen vergeben werden sollte, vorberaten und der Studienkommission am 17. Februar 1949 zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die vereinigte Unterkommission Aare/Entreroches beriet zu Handen der Studienkommission auch die vom Leiter aufgestellten «Allgemeinen und besonderen Bedingungen» für die Übernahme von Aufträgen des SRRS, die seither auch von der Studienkommission genehmigt worden sind.

Die Unterkommission Entreroches hat am 18. und 19. Oktober 1948 eine Lokalbesichtigung vorgenommen und am 10. März 1949 in Lausanne getagt, um das Programm für die im Raume Genfersee-Neuenburgersee in Aussicht genommenen Vorstudien zu diskutieren und der Studienkommission entsprechende Anträge einzureichen. Dieses Programm samt den Verträgen mit den die Vorstudien durchführenden beiden Lausanner Ingenieurbureaux konnte von den zuständigen Studieninstanzen noch vor Abschluss dieses Jahresberichtes genehmigt und verabschiedet werden.

Damit sind bis zum 30. April 1949 die Vorstudien bzw. die definitiven Projektierungsarbeiten für die Schiffahrtsanlagen in folgenden Staustufen und Projektabschnitten in Gang gekommen:

Klingnau, Beznau, Altenburg-Lauffohr, Rupperswil, Wildegg-Brugg, Rüchlig-Aarau, Olten-Gösgen und Canal d'Entreroches, wie das auch im von der Studienkommission am 19. August 1948 genehmigten Programm vorgesehen war.

Guide du Batelier du Rhin par Léon Merlin, ancien inspecteur de l'Ecole pratique des Bateliers du Rhin à Strasbourg. — Strasbourg, Ed. de «La Navigation du Rhin», 1949, 134 p., 8°, fig., cartes.

Si nous consacrons quelques lignes du présent numéro à cet ouvrage, pour le recommander à nos lecteurs, c'est parce qu'il dépasse l'aspect purement professionnel de la navigation, pour situer celle-ci dans son cadre général, géographique et économique. De ce fait, il ne s'adresse pas seulement aux bateliers, mais aussi à tous ceux qui veulent apprendre à connaître le premier fleuve qui relie la Suisse à la mer.

Les six chapitres de la première partie sont consacrés à la géographie, au climat, à l'économie, aux caractéristiques du Rhin, à ses affluents et à ses ports. Dans la seconde partie, on trouve des indications intéressantes sur les types de bateaux en service et sur les règles de la navigation. L'ouvrage comprend enfin quelques notions d'exploitation commerciale.

On peut commander cet excellent manuel aux Editions de «La Navigation du Rhin», 10, place Gutenberg à Strasbourg, qui l'enverront franco recommandé contre versement de Fr. 10.— au Crédit industriel d'Alsace et de Lorraine, C.C.P. V 108 à Bâle. (Mentionner: «Pour le compte 14/557.»)

Le Rhône et le Rhin *(Revue de la Presse)*

Le Rhône

Dans *«Les Etudes rhodaniennes»*, M. Pierre George donne un aperçu de la transformation actuellement en cours dans la région de Donzère-Mondragon, par suite des travaux d'aménagement du fleuve. Il s'agit en fait d'une véritable révolution locale, d'une modification des propriétés, de l'extension des agglomérations, de la venue d'un grand nombre d'ouvriers. Voici la conclusion de M. George:

«Dans le cadre paisible de la large plaine du Rhône, entre les ruines de Barry et le Pont-Saint-Esprit, s'est ouvert le plus grand chantier de travaux publics qui ait été ouvert jusqu'ici en France. Un matériel à haute puissance associant les meilleures réalisations françaises, belges et hollandaises, aux spécialités américaines mises au point sur la route de l'Alaska ou sur les chantiers de construction d'aérodromes militaires, burine la plaine au vombrissement incessant des camions de 15 et 20 tonnes. Le bruit, la poussière, les feux nocturnes des projecteurs se sont emparés d'une campagne qui recherchait la notoriété par la culture des melons et des asperges... Le rythme des chantiers est un rythme endiablé. On hésite entre les expressions activité et précipitation. La précipitation était nécessaire pour créer un climat et mettre les sceptiques et les timorés en présence d'un grand fait accompli et d'une mise en route irréversible...»

«La vie régionale est profondément troublée par cet événement aux dimensions de cataclysme technique. Mais, au demeurant, les valeurs historiques sont inconsciemment sauvegardées. Si la fièvre des chantiers a gagné les foyers de la région, où chacun spécule avec l'optique de son tempérament et de sa profession, nul n'ignore qu'il ne s'agit que d'un épisode au delà duquel se consolidera une nouvelle physionomie du pays possédant des aptitudes et un devenir encore imprécis...»

Le Rhin

Il est intéressant de noter que les milieux rhénans sont très actifs en ce qui concerne de nouvelles liaisons fluviales entre le Rhin et d'autres bassins. C'est ainsi qu'après une interruption due à la guerre, la liaison Rhin-Main-Danube revient à l'ordre du jour. Etant donné le délai d'attente assez long qui s'avérera nécessaire avant qu'il soit possible de faire appel aux capitaux étrangers,

«... La Rhein-Main-Donau a décidé de contacter d'abord le marché allemand des capitaux et a lancé un emprunt hypothécaire de 25 millions de Deutsche Marks au taux de 6 %, pour pouvoir poursuivre les travaux de construction des centrales qui se trouvent en bordure de la voie d'eau. («La Navigation du Rhin», mai 1949.)

Un autre aménagement fait, lui, l'objet de vives discussions: la canalisation de la Moselle, qui assurerait une liaison directe entre la Lorraine et la Ruhr. Le *«Journal d'Alsace et de Lorraine»* lui a consacré plusieurs articles au cours du mois de mars. L'opposition vient essentiellement des milieux strasbourgeois, qui préconisent la construction d'un canal français du Nord-Est qui relierait la Lorraine au port de Strasbourg, plutôt qu'une liaison à travers le territoire allemand.

Enfin, la Belgique, et plus particulièrement le port d'Anvers, continuent à souhaiter très vivement la réalisation d'une liaison fluviale directe entre l'Escaut et le Rhin. Le problème est complexe du point de vue des relations belgo-hollandaises, mais comme l'a dit un représentant belge lors d'un congrès tenu en mars à Anvers,

«Au point de vue de la navigation intérieure et rhénane, Néerlandais et Belges ont des intérêts solidaires... Ce n'est donc nullement une utopie, moyennant les concessions nécessaires, de réaliser dans ce secteur de l'activité l'idée de Benelux. Je reconnais qu'il y faudra un peu de temps et de patience, mais avec de la bonne volonté nous y arriverons.» («Lloyd Anversois», 22 mars 1949.)

Ces projets et ces discussions nous démontrent, à travers même l'opposition des intérêts, que la navigation fluviale, trop souvent considérée comme une parente pauvre des autres moyens de transport, revêt une très grande importance aux yeux de tous ceux qui ont eu l'occasion d'en constater les bienfaits, combien évidents, sur le Rhin.

Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin

Section vaudoise

L'Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin a tenu son assemblée générale ordinaire le samedi 7 mai, à Lausanne. Au cours de l'ordre du jour statutaire, il y a lieu de relever la réélection de M. Aloïs Bron à la présidence. On entendit ensuite M. Arthur Studer, président central, qui donna quelques précisions sur le travail de la Commission d'études. Il montra d'autre part qu'après la réalisation du Rhône navigable, l'objectif suivant serait la traversée de Genève, amorce de la liaison transhelvétique du Rhône au Rhin.

Enfin, M. Paul Balmer exposa magistralement les thèses de l'Association suisse, en faisant ressortir *le rôle du Rhône navigable comme agent de liberté.*

Section Ostschweiz

Cette section s'est réunie à Zurich le 27 mai 1949. Après la partie administrative, M. André Jaccard, chef de section au Service fédéral des Eaux, fit un exposé sur les études en cours sur le Rhône, entre le pont Carnot et le lac Léman, puis M. Ed. Pingeon, vice-président de l'Association genevoise, présenta une magnifique série de photographies des chantiers de Donzère-Mondragon.

Section genevoise

L'Assemblée générale de l'Association genevoise pour la navigation fluviale s'est réunie le 30 mai dernier; elle a adopté en particulier la résolution suivante:

«L'Assemblée générale de l'A.G.N.F., après avoir enregistré avec satisfaction la reprise des pourparlers franco-suisses au sujet de l'aménagement du Rhône, et considérant l'intérêt primordial qu'il y a pour notre pays à ce que les travaux de navigation soient menés parallèlement à ceux de l'équipement hydro-électrique de ce fleuve, prie respectueusement les Hautes Autorités fédérales de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour que les négociations avec la France soient menées activement, en vue d'établir sans tarder un programme commun, dont l'exécution permette de transformer rapidement le Rhône en une grande voie navigable internationale.»

Marcel Raisin †

L'Association genevoise pour la navigation fluviale vient de faire une grande perte en la personne de M. Marcel Raisin, Conseiller administratif de la Ville de Genève et Conseiller aux Etats. Cet excellent magistrat fut l'un des promoteurs et le premier président de la Fédération franco-suisse «Rhône-Léman», et le Comité de l'A.G.N.F. venait de l'inviter à siéger en son sein, en raison de ses éminentes qualités et des contacts que lui assuraient ses fonctions officielles, en particulier à Berne. Notre section genevoise, et avec elle l'A S.R.R. tout entière, se trouvent ainsi privées d'un appui précieux, mais elles ne se décourageront cependant pas dans leurs efforts, qu'elles sauront poursuivre avec le même enthousiasme qui animait M. Raisin.