

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 44 (1952)  
**Heft:** 9

**Rubrik:** Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

### **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:** 05.01.2025

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

# RHÔNE - RHIN RHONE - RHEIN

No. 2/3 Sept. 1952

Nr. 2/3 Sept. 1952

Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux!»

Paraissant chaque trimestre      Erscheint vierteljährlich

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

Secrétariat central de l'A.S.R.R.:      Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 410 44

Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 410 44

## Vers l'aménagement du Rhin de Bâle au lac de Constance

H. Krucker

En renouvelant l'expression de notre gratitude à M. H. Krucker, nous donnons ici la traduction de son article paru dans le numéro de mars 1952 de notre bulletin. (Réd.)

### I.

La réalisation de la navigation rhénane de Bâle à Brugg et au lac de Constance dépend de trois facteurs:

1. la construction des usines de forces motrices encore manquantes de Säckingen et de Koblenz, ainsi que la reconstruction de celles de Rheinfelden et de Schaffhouse;

2. la preuve de l'utilité économique de la voie navigable; et

3. la possibilité d'une participation convenable de l'Allemagne et de l'Autriche, qui réglerait la répartition des frais entre les trois pays.

Concernant le premier point, on peut noter que les demandes de concessions pour la construction des usines mentionnées ci-dessus, à l'exception de celle de Schaffhouse, ont été soumises aux autorités et que les négociations peuvent commencer. Par la convention avec l'Allemagne sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle, conclue en 1929, la Suisse s'est engagée à hâter l'octroi de nouvelles concessions pour des usines de forces motrices à l'amont de Bâle et à faciliter l'exécution de nouveaux ouvrages; particulièrement aussi à accorder l'autorisation d'exporter une partie du courant électrique dont elle n'aurait pas l'usage. L'opposition ultérieure à l'usine de Rheinau de la Ligue pour la protection de la nature semble donc bien en contradiction avec les engagements sous-

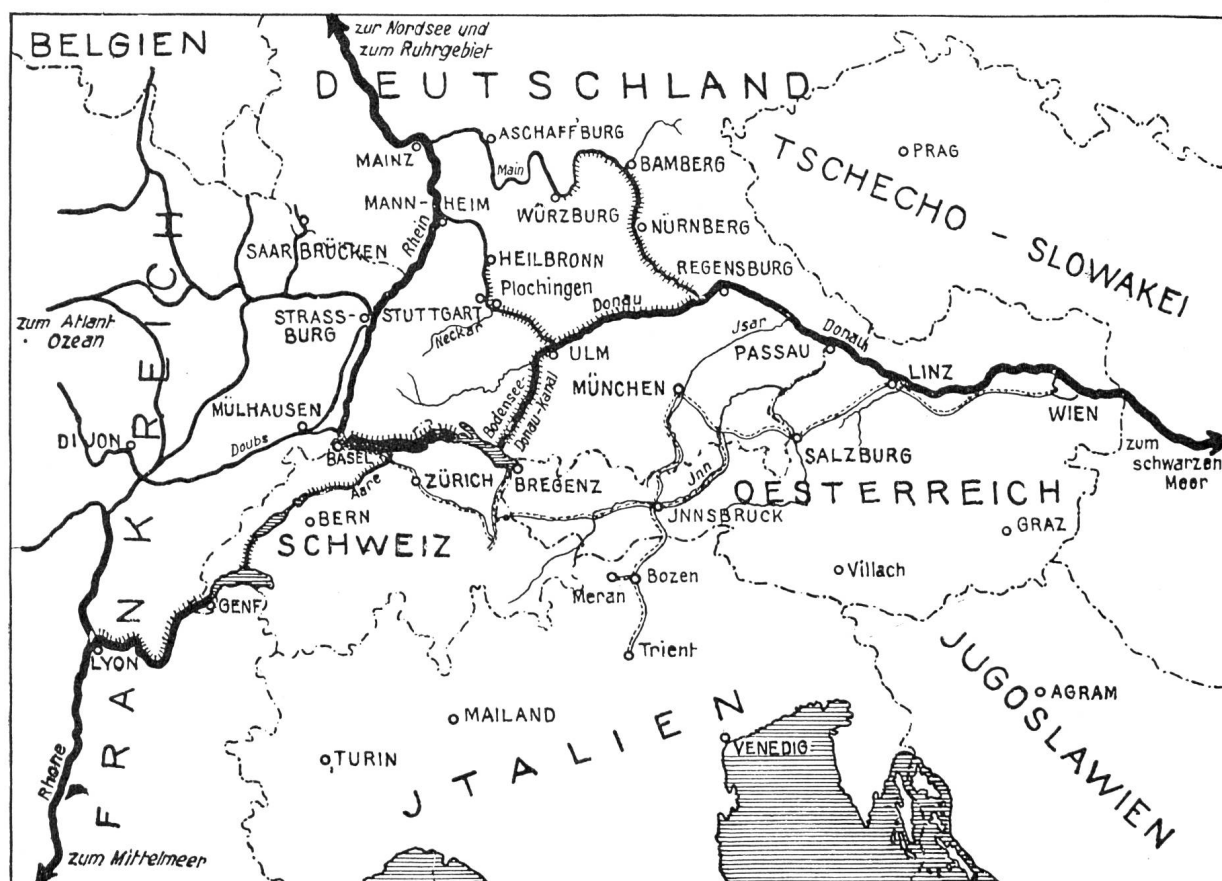


Fig. 1 Carte du réseau navigable d'Europe Centrale

### Situation der Rheinstrecke Basel - Bodensee.

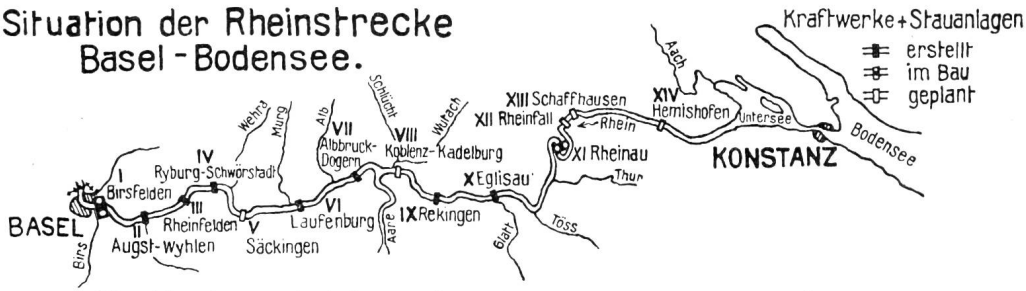


Fig. 2  
Secteur du Rhin de Bâle à  
Constance.

Une écluse à construire à chaque palier.  
L'écluse d'Augst-Wyhlen subsiste. L'usine de Rheinfelden est à reconstruire.  
Pas d'usine à la Chute du Rhin contournée par 2 écluses.

crits par la Suisse. Il en est de même de la menace d'une initiative tendant à enlever aux autorités fédérales la compétence d'accorder les concessions pour l'utilisation des forces motrices des cours d'eaux internationaux.

La construction de l'usine de Schaffhouse sera une affaire suisse; en revanche, Rheinfelden, Säckingen, Koblenz, sont des projets d'usines internationales. La part de la production de courant prévue revenant à l'Allemagne sera d'environ 500 millions de kWh par an. Elle est à peu de chose près aussi importante que toute la production des 26 usines, déjà construites ou prévues, de la vallée du Neckar. L'Allemagne a le plus grand besoin d'énergie électrique. Les difficultés du développement de l'exploitation des ressources d'énergie du haut Rhin ne ressortent donc pas d'un problème de placement de courant. Elles proviennent d'autres circonstances qui ont empêché jusqu'à présent l'Allemagne, du fait des puissances occupantes, de tenir ses engagements financiers rétroactifs à l'année 1945. Ces engagements ont trait à la construction et à l'exploit-

tation en commun des usines rhénanes, ainsi qu'aux livraisons de courant de Suisse en Allemagne. Aussi longtemps que fera défaut un règlement satisfaisant des transferts financiers pour les usines de forces motrices internationales, les capitaux suisses garderont une prudente réserve en ce qui concerne la construction de nouvelles usines sur le Rhin. Le retardement d'une solution de ce problème est en contradiction avec les postulats de reconstruction européenne, d'augmentation de la production et de collaboration internationale dont dépendent plus que jamais, dans leur force et dans leur faiblesse, les pays d'Europe occidentale.

La seconde condition est la preuve de l'utilité économique de la voie navigable. On y a déjà beaucoup travaillé. En général, on peut avancer — et cette remarque vaut également pour le canal transhelvétique — qu'une telle preuve exige un rassemblement d'indices utiles qui prend beaucoup de temps, un jugement sûr et des connaissances précises. Il va de soi que l'importance des capitaux investis doit être proportionnée à l'utilité économique espérée; de même qu'il est évident

### Staustufe Rheinfall

Situation 0 100 200 m

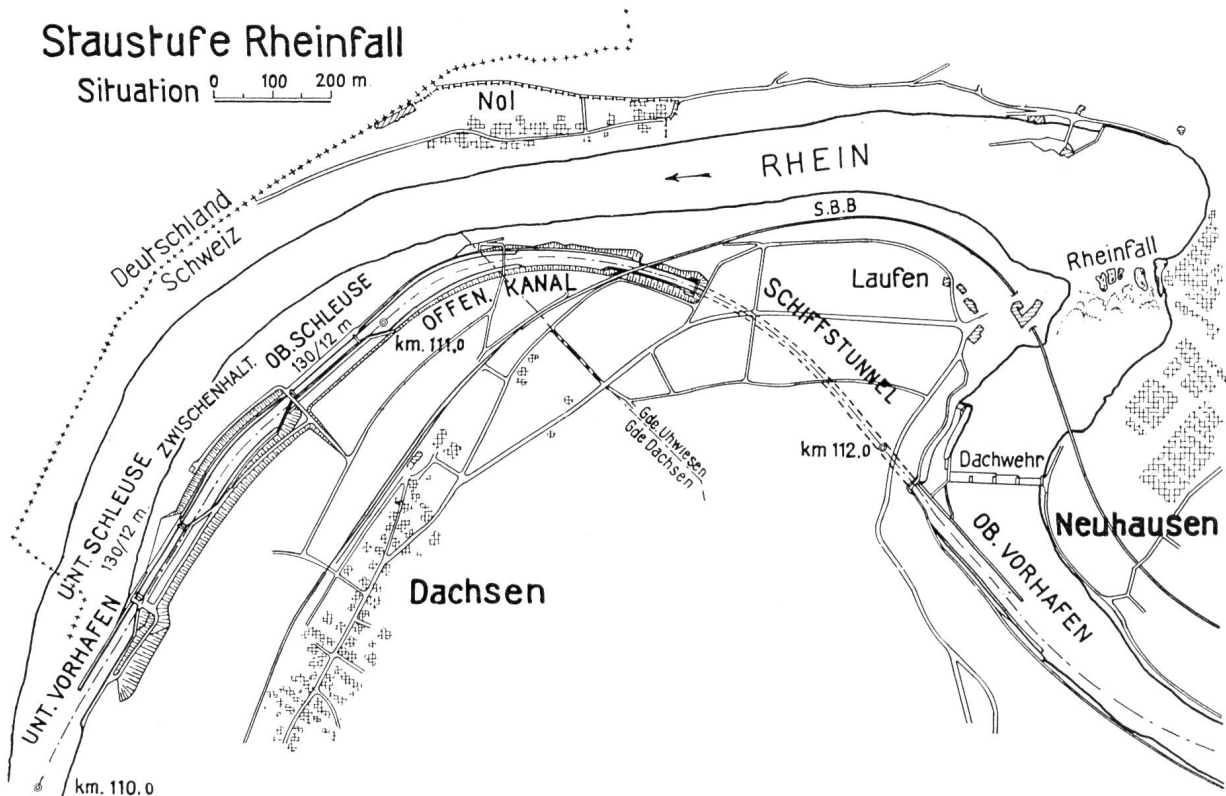


Fig. 3 Palier de la Chute du Rhin



Fig. 4 Vue de la maquette du site de Rheinau aménagé

En suivant le Rhin d'amont en aval (de gauche à droite sur la photo), on remarque: le barrage en toit avec l'usine sur la rive gauche; puis le Cloître et la petite chapelle; ensuite, le 1er barrage auxiliaire, créant la retenue nécessaire à la conservation du site de Rheinau avec le plan d'eau optimum; plus loin, le pont couvert en bois; tout à l'aval (en haut à droite de la photo): le 2e barrage auxiliaire.

qu'on ne peut isoler les frais de construction de tous les autres facteurs économiques. Juger de l'utilité d'une nouvelle voie navigable, c'est essentiellement mesurer l'importance que l'on veut accorder, dans le cadre d'un développement économique souhaité, au transfert de quantités données de fret des chemins de fer et de certains ports à un autre moyen de transport meilleur marché et à d'autres ports de déchargement situés à l'amont des premiers. Il est démontré que la présente situation économique peu avantageuse d'une partie de la Suisse septentrionale et de toute la Suisse orientale, est due en tout premier lieu à l'insuffisance des moyens de transport. Aujourd'hui, le Service fédéral des eaux en rassemblant ces preuves économiques, accomplit un travail étendu et très approfondi.

Nous avons dit que le troisième facteur dont dépend le progrès de la navigation à l'amont de Bâle est la capacité de l'Allemagne et de l'Autriche d'offrir une collaboration et des possibilités financières suffisantes. Il faut tout d'abord bien préciser, qu'aussi bien pour la construction d'usines que pour la batellerie, il s'agit exclusivement de travaux dont l'importance économique une fois prouvée, permet toujours de trouver rapidement les ressources nécessaires à leur exécution. Ainsi que l'ont démontré les exemples du Neckar et du Main, il y a en Allemagne, beaucoup plus qu'en Suisse, une tendance à faire servir l'aménagement des forces mo-

trices en faveur de la navigation. De plus, il faut tenir compte du fait que des appuis financiers étrangers ne manqueront pas à une Allemagne de l'Ouest démocratique et travailleuse. Il semble donc qu'il soit de peu d'importance de se demander si l'Allemagne et l'Autriche ont la possibilité de participer à l'aménagement du Rhin. On peut également rappeler que naguère la Suisse elle-même a pris une part prépondérante au développement économique de l'Allemagne méridionale.

## II.

A la suite de la décision longuement et soigneusement soupesée des Autorités fédérales, la construction de l'usine de Rheinau, à 7 km. en aval de la chute du Rhin, a commencé en janvier. Mais la campagne entretenue par la Ligue pour la protection de la Nature n'en a pas été arrêtée pour autant. Soutenus par les adversaires de la navigation à l'amont de Bâle, les efforts de la Ligue tendent non seulement à obtenir l'interdiction de construire l'usine de Rheinau, mais encore à placer tout le secteur du Rhin, long de 12 km., de l'embouchure de la Thur à l'amont de la chute du Rhin, sous une interdiction de construire, et à le retirer ainsi du programme général d'aménagement du Rhin pour la navigation jusqu'au lac de Constance. Ce qu'entraînerait une telle mesure, on peut l'imaginer en songeant aux conséquences qu'auraient eues pour la

future navigation sur le Rhône jusqu'à Genève, une décision de la France déclarant inaliénable la Perte du Rhône.

La chute du Rhin ne subit guère de changement visible quant à sa hauteur et au volume des eaux. En hiver, le bassin pierreux de la chute, jusqu'ici à sec,

sera recouvert par le remous de Rheinau, ainsi qu'il l'est aujourd'hui en été pour le plus grand plaisir de chacun. Pour un débit moyen de 400 m<sup>3</sup>/s, la hauteur du remous dans le bassin de la chute du Rhin sera d'environ 15 cm supérieure au niveau actuel. Pour 450 m<sup>3</sup>/s et au-dessus, le bassin de chute présentera le même aspect qu'aujourd'hui. Entre la chute du Rhin et Rheinau, le remous diminuera seulement la hauteur des rives escarpées qui rendent le fleuve à peine accessible. Il n'y aura aucun autre changement dans l'aspect du paysage.

Le paysage de Rheinau est caractérisé par une grande et belle boucle du Rhin à l'intérieur de laquelle se trouvent le couvent (aujourd'hui asile d'aliénés) et le village. A l'étiage, la boucle de Rheinau subsistera grâce à deux barrages auxiliaires qui y seront implantés. Il ne peut être question de stagnation des eaux dans la boucle de Rheinau et d'un changement en marais, car les eaux seront renouvelées par un apport suffisant. On peut aujourd'hui être reconnaissant aux Autorités fédérales, ainsi qu'aux Gouvernements cantonaux de Zurich et de Schaffhouse, de ne pas céder, de ne pas permettre que des décisions gouvernementales, légalement prises, soient annihilées, ou que soient négligées des obligations consenties à l'égard de l'étranger. Une fois aménagé, l'emplacement de Rheinau témoignera que toute cette campagne a dépassé la mesure et l'agitation de l'opinion publique qui en est résultée deviendra plus tard incompréhensible.

Par la presse quotidienne, nos lecteurs auront appris le maintien définitif de la concession de Rheinau. Cette décision sans appel du Conseil fédéral va permettre l'aménagement d'un palier important et faciliter dans une mesure considérable l'établissement de la navigation, non seulement du haut Rhin, mais également du futur Transhelvétique. (Réd.)

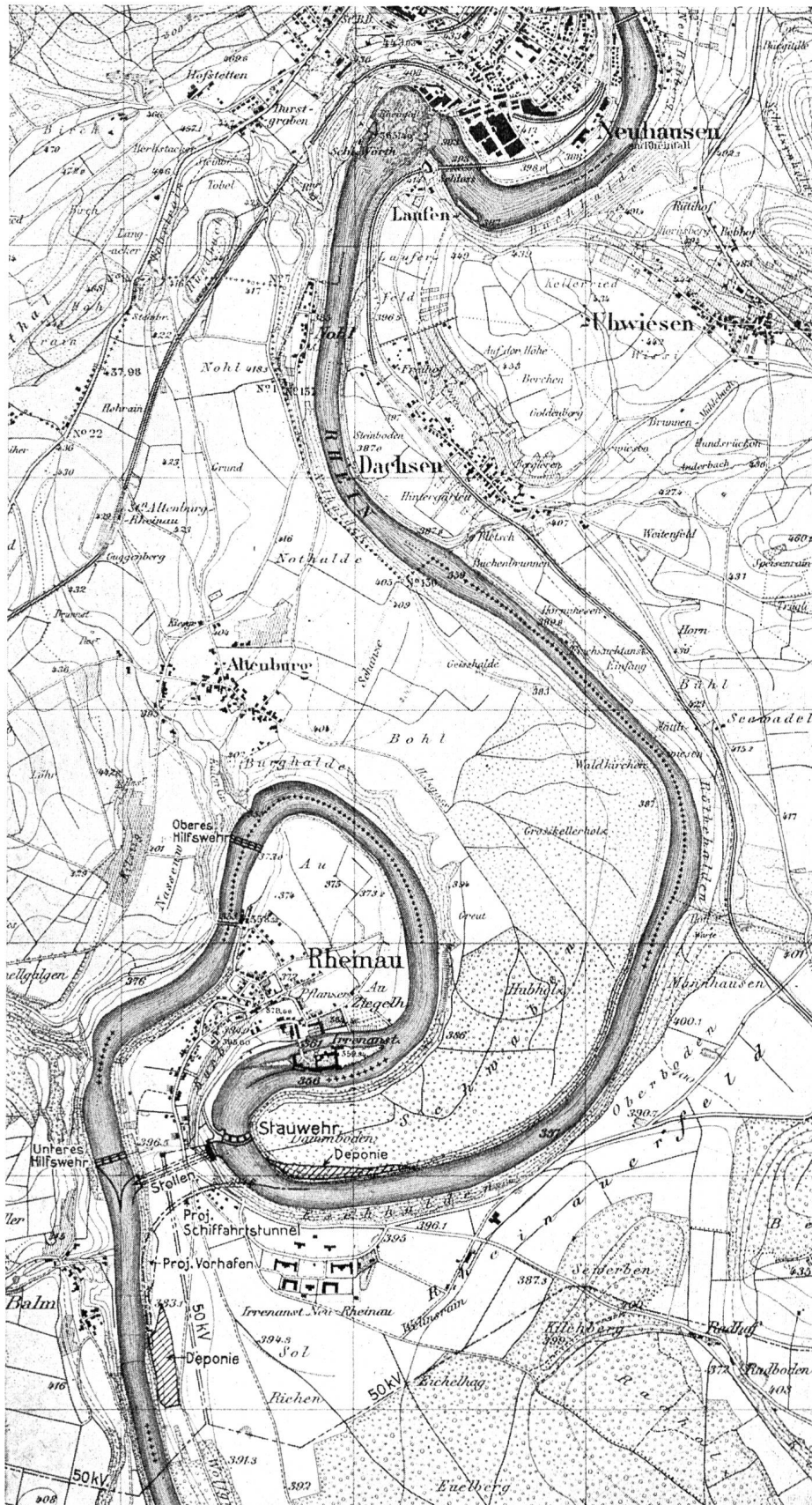


Fig. 5 Situation de l'usine de Rheinau, échelle 1:30 000  
(Reproduction et publication de l'atlas Siegfried 1:25 000 avec l'autorisation du Service topographique fédéral, du 25 juillet 1951)

## Chronique des sections

Trois des grandes sections de notre Association suisse — Vaud, Genève et Ostschweiz (Zurich) — ont successivement tenu leurs assises au cours du printemps écoulé.

Que ce soit à la Salle des Vignerons, à celle de l'Athénée, ou encore à la Zunfthaus zur «Schmiden», une constatation semblable s'impose lors de ces manifestations annuelles. Le nombre des participants — de 60 à 70 environ — n'est pas à l'échelle de l'effectif de ces groupements et il est sans commune mesure avec l'importance réelle des sujets traités. Ce sont quelques fidèles, des convaincus, entourant les membres des comités locaux. Peu ou pas de nouveaux venus attirés par une manifestation parmi tant d'autres. Et pourtant, de quoi s'agit-il? Ni plus ni moins que de projets appelés à bouleverser notre vie économique en multipliant nos possibilités. Aucun fait économique, depuis l'introduction des chemins de fer, n'aura une importance aussi grande chez nous, où la navigation intérieure était inexistante jusqu'au début du siècle, et n'est encore maintenant que périphérique. Aucun fait économique prévisible n'aura, au cours des prochaines décennies, des répercussions heureuses aussi profondes. Ce sera le grand événement, fécond de possibilités bienfaisantes, qui marquera ce siècle, pourvu que nous sachions le vouloir. Il faut pour cela que *chaque membre de nos sections devienne un propagandiste informé et zélé; sachant et voulant désarmer les objections, convaincre les sceptiques, entraîner les hésitants*. Nos autorités — au demeurant bienveillantes — seront encouragées à défendre nos projets et à en hâter l'exécution lorsqu'elles se sentiront fermement appuyées par un vaste mouvement d'opinion publique. *Augmenter nos effectifs, forcer et retenir l'attention, accroître notre influence dans les conseils du pays, telles seront quelques unes des tâches que va s'efforcer de mener à chef le nouveau Comité de propagande de l'A.S.R.R., présidé par M. Zwahlen, vice-président central*.

L'assemblée générale de la Section vaudoise a eu lieu le 3 mai, sous la présidence de M. Jean Zwahlen, en présence de délégués du Service fédéral des eaux, des autorités locales et du président central.

En rappelant les événements de l'année écoulée, dont le fait le plus saillant fut l'assemblée générale de l'A. S. R. R., en novembre dernier à Genève, et le renouvellement du Comité central, le président rendit un juste hommage à l'activité de M. Studer et assura M. Pingeon, nouveau président central, de l'appui de la Section vaudoise, représentée au sein du Bureau central.

Au 31 décembre écoulé, l'effectif de la section était de 740. Il est donc stationnaire (ainsi du reste que dans la plupart des autres sections). Les objectifs immédiats de la section vaudoise, dont les préoccupations rejoignent celles que nous exposons plus haut, se résument en un mot: Propagande!

Après que M. Pingeon eut apporté les vœux du Comité central et M. Jaccard ceux du Service fédéral des eaux, le regretté M. Reymond, ingénieur, syndic de Villeneuve et membre de la Commission d'études, orienta l'assemblée sur l'aménagement de l'Aar, des lacs jurassiens au Rhin. Les études de ce secteur touchent à leur fin, puisque 11 sur 15 des projets ont été remis à la Commission.

M. Berner, ingénieur, chef de section au S. F. E., fit un exposé très documenté sur l'aménagement du palier de Rheinau et son importance pour la future navigation intérieure en Suisse. Retraçant les phases des pourparlers germano-suisse concernant l'utilisation du Rhin en amont de Bâle pour la production d'énergie électrique et la navigation, le conférencier établit clairement l'engagement formel de la Suisse — par la convention internationale de 1929 — de faciliter l'aménagement du Rhin entre Bâle et le lac de Constance. Traitant plus particulièrement des paliers de Rheinau et de Schaffhouse, M. Berner montra que les projets en cause, les seuls financièrement exécutables, tiennent un juste compte des exigences esthétiques et ne font courir aucun danger à la beauté du site de Rheinau, pas plus qu'à celle de la chute de Schaffhouse.

Le 18 juin, c'était la Section genevoise qui se réunissait en assemblée générale, sous la présidence de M. Edmond Pingeon. L'Etat et la Ville de Genève, le Service fédéral des eaux, la Chambre de Commerce de Genève, la Chambre de Commerce française en Suisse, le Comité central, les sections de Fribourg et de Vaud, ainsi que divers autres groupements étaient représentés.

Le président, M. Pingeon, fut réélu pour une nouvelle période de deux ans, ainsi que les membres du Comité dont le mandat était échu. Furent également nommés membres du Comité: MM. Pierre Borgognon, administrateur de la Société de transports Tramarsa, Alfred Nussbaum, maître-ramoneur, député et conseiller administratif de la Ville de Carouge, et Jacques Weber, ingénieur cantonal.

De la partie administrative du rapport présidentiel, relevons la remarque que l'effectif de la section est stationnaire à 470, les adhésions ne faisant que compenser les départs.

Après avoir rendu hommage à l'activité de M. Studer, son prédécesseur à la présidence centrale, et rapplé le transfert à Genève du nouveau bureau central, M. Pingeon poursuit son rapport en relevant le travail accompli pour grouper en un seul faisceau les volontés de nos amis français en faveur de l'aménagement total du Rhône. Un premier et réjouissant résultat en est la réunion à Valence des chambres de commerce rhodaniennes, dont nous rendons compte d'autre part.

Au premier plan des préoccupations de la section genevoise figure la traversée de la ville qui joindra le Rhône navigable au Transhelvétique. Tenant compte de la reconstruction commencée de la rive droite, il faut reprendre les études de la traversée de Genève en étudiant comparativement deux types de solutions: le premier, par le lit même du Rhône, où la navigation se ferait dans un plan d'eau abaissé; le second, par un tunnel de Sous-Terre à Sécheron. La section genevoise, appuyée par l'Association suisse, compte sur la compréhension des autorités pour que les projets d'aménagement du Rhône genevois et la liaison au Léman puissent être présentés à la fin de 1953, en même temps que l'ensemble des études du Transhelvétique.

M. Treina, conseiller d'Etat, chef du Département du Commerce et de l'Industrie, citant le prodigieux développement des ports de Bâle, dit sa conviction d'une renaissance possible de la navigation en Suisse à condition qu'elle soit reliée au trafic maritime et fluvial

international. Il souhaita une coordination des transports qui rendrait à la voie fluviale la place qui lui est due et qui peut lui être assurée dans de bonnes conditions économiques par la captation de l'énergie électrique. Rendant hommage à l'œuvre entreprise par la France dans la vallée du Rhône, M. Treina rappela l'intérêt vital pour notre pays, particulièrement aux heures difficiles de son histoire, d'avoir accès à la Méditerranée par le territoire français.

Enfin, M. Berner, chef de section au S. F. E., illustrant son exposé de nombreux clichés, parla à nouveau, cette fois à un auditoire genevois, de l'usine de Rheinau et de son incidence sur la navigation intérieure en Suisse.

A Zurich, la Section Ostschweiz avait convoqué ses membres en assemblée générale pour le 27 juin. Assistaient à cette manifestation, présidée par M. Blattner, MM. Meierhans, conseiller d'Etat, chef du Département des Travaux publics, Oesterhaus, sous-directeur du S. F. E., Eder et Krucker, respectivement président et secrétaire de Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein—Bodensee, Töndury, secrétaire de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux, Pingeon, président central, Montandon, du Comité de l'enquête économique de l'A. S. R. R., et Gicot, du Comité national suisse des grands barrages.

Au cours de son exposé présidentiel, M. Blattner rappela les changements intervenus au Comité central, dont le nouveau bureau fut élu à l'assemblée générale de Genève. Il remercia MM. Studer et Peter, respectivement président et vice-président de l'A. S. R. R. sortants de charge, pour leur longue et fructueuse activité à la tête de l'Association suisse. M. Studer garde du reste la présidence de la Commission d'étude Léman-Rhin. M. Blattner, qui assume la direction des études, donna sur celles-ci des renseignements circonstanciés. La plupart des projets ont déjà été remis à la Commission, et les derniers le seront sous peu. La Commission prépare dès maintenant le projet d'ensemble de la

voie navigable Léman-Rhin, qui sera remis aux autorités fédérales et cantonales compétentes, ainsi qu'aux communes, entreprises et particuliers qui ont subventionné les études, vers la fin de 1953. Ce rapport technique général sera ensuite publié en deux langues, allemand et français, accompagné de plans en couleurs.

Pour augmenter le nombre de ses membres, tombé en mai 1951 à 160, la Section Ostschweiz avait formé une petite commission de 4 membres qui envoya un appel en 3000 exemplaires. Cette propagande rapporta 30 adhésions.

Furent élus au Comité de la Section, MM. Charles Hostettler, directeur de Shell Switzerland, Ernest Stambach, ingénieur en chef à la Motor-Columbus, et H. Meyer-Fröhlich, avocat (ce dernier en qualité de secrétaire), en remplacement de MM. Baschy, Meyer-Wild et Winiger, démissionnaires.

Au nom du Comité central, M. Pingeon félicita la Section Ostschweiz pour sa belle vitalité. Evoquant la question du Rhône navigable, il rappela que de l'heureuse solution de ce problème dépend l'existence du canal transhelvétique. L'Association suisse compte fermement sur l'appui de Zurich et de la Suisse Orientale pour atteindre son but: la liaison Rhône—Rhin—Danube par le Transhelvétique.

Puis, M. Oesterhaus, sous-directeur du S. F. E., présenta à l'aide de clichés un très vivant exposé sur les problèmes actuels de l'aménagement du Rhin. Remontant ce fleuve de Strasbourg jusqu'au lac de Constance, il donna les caractéristiques des différents paliers, pour s'arrêter plus particulièrement à ceux de Rheinau et de Schaffhouse dont il défendit avec éloquence les projets.

Voilà, très sommairement rendus, quelques faits, parmi les plus saillants, recueillis à ces trois intéressantes manifestations. Puissent-ils inciter un grand nombre de nos lecteurs à assister régulièrement aux assemblées générales de tous nos groupements locaux.

A. V.

## Importante Réunion des chambres de commerce rhodaniennes

le 14 juin 1952, à Valence

Sous la présidence de M. Hérol, président de la Chambre de Commerce de Valence, et en présence de nombreuses personnalités, au nombre desquelles se trouvaient MM. Perreau Pradier, préfet de la Drôme, M. Guinand, président central de l'Union générale des Rhodaniens, Vernet, maire de Valence, Jaccard, chef de section au Service fédéral des eaux, Pingeon, président central de l'A. S. R. R., Tournier, directeur de la Compagnie nationale du Rhône, Kirchner, ingénieur en chef du Service de la navigation, assisté de son collaborateur, M. Benghouzi, Garnier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Drôme, les délégués de 11 chambres de commerce rhodaniennes ont procédé à un large échange de vues sur l'aménagement du Rhône en voie navigable et sa liaison au Rhin par le territoire suisse. Les Compagnies représentées étaient les chambres de commerce française en Suisse, d'Ancey, Annonay, Arles, Aubenas, Avignon, Bourg, Lyon, Marseille, Valence et Vienne. Plusieurs des Compagnies excusées — chambres de commerce suisse en France,

d'Alès, Ancey, Chambéry, Nîmes, Roanne, Saint-Etienne, Tarare et Villefranche — s'étaient associées par avance aux délibérations. L'assemblée approuva un exposé d'ensemble de la question et un plan de travail présenté par M. Perret, secrétaire de la Chambre de Commerce de Valence.

Des rapports sur les différents secteurs du Rhône furent présentés. M. Eyraud, président de la Chambre de Commerce d'Arles, exposa les réalisations et les projets de Port-St-Louis-du-Rhône, port maritime et fluvial du Rhône. M. Betous, membre de la Chambre de Commerce de Marseille, traita des incidences de l'aménagement du Rhône en ce qui concerne le trafic du port de Marseille. Il souligna les résultats très encourageants obtenus par le développement des industries du raffinage du pétrole le long de l'Etang de Berre.

Pour le Rhône-Moyen, M. Perret souligna l'importance de l'étape réalisée à Donzère-Mondragon par la Compagnie nationale du Rhône. M. Tournier, directeur de la C. N. R., précisa les projets immédiats de sa Com-

pagnie, notamment en ce qui concerne l'aménagement de la chute de Montélimar, dont il y a lieu d'espérer, dit-il, que les travaux seront engagés dans un délai de quelques mois. L'assemblée décida alors à l'unanimité de demander aux pouvoirs publics qu'une priorité soit accordée à la réalisation des travaux de la C. N. R. sur le Rhône, qui doivent être poursuivis sans arrêt.

M. Jaccard renseigne l'assemblée sur l'état actuel de l'aménagement du Rhône suisse, ainsi que sur celui des études du Transhelvétique, dont les problèmes sont familiers à nos lecteurs. Notre président central, M. Pigeon, qui a étudié ce problème en corrélation avec le futur port fluvial de Genève-Peney, apporta de précieux renseignements sur le futur trafic du haut Rhône, qu'il estima à 2 millions de tonnes annuellement. Pour le trafic de transit du Transhelvétique, les pronostics sont très difficiles à établir, et il est prudent d'attendre les conclusions de la Commission d'études.

M. Kinsmen, président de la Commission de propagande pour la navigation de l'U. G. R., souligna l'opportunité d'une résolution adressée aux autorités françaises et suisses et donna son accord au projet de vœu rédigé en se référant à diverses suggestions émises par certaines chambres de commerce. Il considère qu'il faut bien faire ressortir que le statut politique et juridique constitue la pierre angulaire de tout le projet. Rien ne se fera tant qu'il n'y aura pas un texte précis sur lequel pourront s'appuyer les techniciens et les réalisateurs.

Après des interventions de MM. Bétous (Marseille), Courbier (Lyon), Monnier (Avignon) et Kirchner (Service de la navigation), l'assemblée se rallia, à l'unanimité, à la motion suivante :

La Chambre de Commerce française en Suisse, les chambres de commerce d'Annecy, Annonay, Arles, Aubenas, Avignon, Bourg, Lyon, Marseille, Valence, Vienne;

Rappelant l'intérêt qu'elles ont toujours apporté à l'aménagement du Rhône au triple point de vue : navigation, électrification, irrigation;

Saluant l'œuvre de la Compagnie nationale du Rhône dans sa réalisation de la dérivation de Donzère-Mondragon;

Confirmant la nécessité de poursuivre les travaux du Rhône moyen par l'aménagement de la chute de Montélimar;

Considérant que l'aménagement du Rhône, même s'inspirant du triple but fixé par la loi du 27 mai 1921, ne peut porter un plein effet qu'en réalisant le raccordement avec les grandes voies fluviales européennes;

Considérant que l'essor économique des bassins méditerranéen et rhodanien y est directement intéressé;

Se réjouissant que la Suisse et la France aient, à de multiples reprises, par la voix de leurs représentants qualifiés, affirmé leur volonté de réaliser l'équipement total du Rhône, aménagement prolongé sur le territoire suisse par le canal transhelvétique reliant le lac Léman au Rhin suisse;

Considérant la nécessité de résoudre différents problèmes d'ordre juridique, technique, financier, soulevés par l'équipement total du Rhône ainsi que par la question de la contribution de la Suisse au financement des travaux nécessaires à assurer la liaison fluviale Lyon—Léman;

Regrettant que la Commission franco-suisse ne se soit pas réunie depuis plus de quatre ans;

Estimant que les pourparlers entre les deux pays, au sujet de la navigation sur le Rhône, présentent un caractère d'urgence;

**Emettent le vœu :**

**Que les gouvernements français et suisse rétablissent, au plus tôt, le contact entre eux pour la poursuite des pourparlers ;**

**Qu'ils provoquent la réunion de la Commission franco-suisse afin d'aboutir à un accord aussi bien sur l'aménagement du haut Rhône, au point de vue navigation que sur l'utilisation des réserves d'eau que constitue le lac Léman, et sur le statut ultérieur de la navigation sur le Rhône, avec pour but final la liaison Rhône—Rhin—Danube.**

Quant à nous, nous sommes plus que jamais convaincus, à la suite de cette assemblée, qu'une étroite coordination des projets et des travaux entre la France et la Suisse, doit faire accélérer, peut-être d'une décennie, la réalisation de la voie navigable du Rhône vers la Suisse et, par le Transhelvétique, vers le Rhin et le Danube.

## Activité du Comité central

Le Comité central a tenu une première séance dans sa nouvelle formation le 15 mai à Genève, sous la présidence de M. Edmond Pigeon, président central.

Son ordre du jour comportait, entre autres, la nomination par cooptation de trois nouveaux membres à titre individuel. Ce sont MM. Charles Hostettler, directeur de Shell Switzerland, de Zurich, Charles Piguet, banquier, d'Yverdon, et Urs Sieber, directeur de la Fabrique de cellulose d'Attisholz. A une séance précédente, avaient été nommés, également par cooptation, MM. Max Hottinger, président de la Chambre syndicale des négociants en combustibles du Canton de Genève, Jacques Secretan, professeur de droit à l'Université de Lausanne, et Arthur Wirz, directeur de la Fabrique de ciments Würenlingen-Siggenthal. Rappelons que le Comité central est formé de 7 membres nommés par l'Assemblée générale, qui ont formé le Bureau, des délégués des 9 sections cantonales, et de membres nommés par cooptation. Sont membres du Bureau :

MM. Edmond Pigeon, président central, président de l'A. G. N. F.; Jean Zwahlen, vice-président, président de la section vaudoise; Maurice Magnin, secrétaire central, Albert Dentan, trésorier central, Charles Aubert, membre adjoint, Francis Bolens, membre adjoint, membres du Comité de l'A. G. N. F.; Hermann Thorens, membre adjoint, président de la sous-section de Nyon.

Donnant suite à une proposition du Bureau, le Comité central a formé trois commissions de travail : de propagande (présidée par M. Zwahlen), technique Rhône—Léman (présidée par M. Bolens) et d'étude économique de la navigation sur le Rhône (présidée par M. Magnin). La tâche de la première de ces commissions est explicite; il entrera également dans ses attributions de coordonner le programme d'activité des sections. La seconde, d'étudier les projets et d'accélérer l'aménagement du Rhône suisse et sa liaison au futur Transhelvétique, particulièrement en ce qui concerne la traversée de Genève. Quant à la troisième, elle ras-



Notre association suisse, et particulièrement sa section vaudoise, ont été péniblement éprouvées par la mort des deux actifs présidents des sous-sections de Morges et Montreux-Villeneuve, enlevés à trois semaines d'intervalle.

### Monsieur Alfred ANDRÉ

ancien député et ancien syndic de Morges

joua un rôle très en vue dans la vie politique de sa commune et de son canton.

Esprit très ouvert, accessible aux idées de progrès — technique, économique et social —, M. Alfred André devait être naturellement séduit par les perspectives qu'ouvrait à notre pays la navigation fluviale. Président de l'Association vaudoise du Rhône au Rhin en 1942—1943, il fut délégué au Comité central suisse jusqu'en 1950, tout en présidant la sous-section de Morges.

Nous déplorons également la mort soudaine survenue accidentellement à la Plage de Soulac-sur-Mer, où il passait ses vacances en famille, de

### Monsieur Gustave REYMOND

ingénieur, syndic de Villeneuve

membre du Comité central et de la Commission d'étude de notre association.

Le défunt, né en 1894, fils d'un instituteur de La Sarraz, était sorti en 1919 de l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne avec le diplôme d'ingénieur civil.

Après avoir commencé sa carrière chez Cuénod S. A., à Genève, il fut jusqu'à sa mort directeur de la S. A. Rhona, au Bouveret.

Sa carrière politique fut toute de dévouement à la Commune de Villeneuve comme conseiller communal, puis conseiller municipal et, dès 1947, syndic. Depuis 1951, il présidait également la Commission communale du chômage. Au militaire, il était capitaine.

Enthousiaste des questions de navigation dans notre pays, il joua un rôle très actif dans l'Association vaudoise du Rhône au Rhin, dont il présidait depuis 1945 la sous-section de Montreux-Villeneuve.

A l'Association suisse, sa carrière trop brève ne lui permit pas de donner toute sa mesure. Délégué de la section vaudoise au Comité central dès 1950, il devint membre de la Commission d'étude en remplacement de M. Peitrequin.

Nous adressons aux familles si cruellement éprouvées l'hommage de notre profonde sympathie et conserverons le souvenir reconnaissant de deux hommes qui ont témoigné à notre cause un intérêt sans défaillance et l'ont servie avec une fidélité exemplaire.

R.-R.

semblera et collationnera les données statistiques concernant les possibilités actuelles de la navigation sur le Rhône.

Enfin, le Comité central a pris connaissance de l'état d'avancement des études techniques du canal transhelvétique et de l'enquête économique.

## Donzère-Mondragon

*L'écluse de Bollène a été livrée à la navigation.*

Ce sont trois tankers fluviaux («Citerna 14», «Citerna 16» et «Strasbourg»), auxquels s'était joint un yacht britannique regagnant la Méditerranée, qui ont inauguré l'écluse géante de Bollène. Ces quatre navires se sont trouvés à l'aise sur le plan d'eau de 195 m de long et de 12 m de large de l'écluse. La descente de 26 m d'amont en aval fut accomplie avec la plus grande souplesse en une dizaine de minutes.

Les ouvrages de Donzère-Mondragon, dont nous avons à plusieurs reprises entretenu nos lecteurs, seront officiellement inaugurés par le président de la République, le 25 octobre 1952. Signalons que la *Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane* consacre plusieurs articles de son numéro du 25 juillet à cette importante étape de l'aménagement du Rhône.

## En quelques lignes . . .

Le trafic sur les voies navigables françaises en 1951 (tonnage affrété en France ou entré par les frontières terrestres) s'est élevé à près de 49 millions de tonnes. Il s'inscrit à 105 % par rapport à celui de 1938 (année témoin). C'est la première fois depuis la guerre que le chiffre de 1938 se trouve dépassé.

## Instruisons-nous!

Nous signalons tout spécialement à l'attention de nos lecteurs habitant Genève et ses environs, un cours de *droit maritime* en 8 leçons, sous le titre général LA SUISSE, ETAT MARITIME. Ces conférences seront données par M. Auguste-Raynald WERNER, D<sup>r</sup> en droit, chargé de cours, le vendredi soir du 17 octobre au 5 décembre 1952, à l'Université de Genève.

Comme membre de la Commission fédérale consultative, M. Werner a pris une part active à la préparation du projet de loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

Renseignements et inscriptions auprès des *Cours Réunis* (6, Passage des Lions, Genève) ou de la *Société Suisse des Commerçants* (4, Rôtisserie, Genève).