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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 50 (1958)

Heft: 12

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: 13.07.2025

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

RHÔNE-RHIN
RHONE-RHEIN
No. 4 Décembre 1958 Nr. 4 Dezember 1958
Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux» — Paraissant chaque trimestre
Vierteljährliche Beilage zu «Wasser- und Energiewirtschaft»
ORGANE OFFICIEL DE L'ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHONE AU RHIN
OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN RHONE-RHEIN-SCHIFFAHRTSVERBANDES
Secrétariat central de l'A. S. R. R. / Rédaction Archives et Renseignements Rue Petitot 8 GENÈVE - Tél. (022) 24 10 44

Jubilé de la Navigation Intérieure 17 et 18 octobre 1958, à Zurich

La Fête de notre Cinquantenaire a été marquée par un total, un éclatant succès.

Nombreux sont venus les invités et les membres des deux grandes associations jubilaires, témoigner leur confiance dans l'avenir des projets suisses de navigation.

Les manifestations ont débuté le 17 octobre par l'inauguration de l'Exposition internationale de navigation intérieure dans les Grands Magasins Jelmoli S. A., en présence des autorités fédérales et zuricoises intéressées, des consuls des pays représentés à l'exposition et de la presse. Nous revenons plus loin sur cette inauguration.

Le matin du 18 octobre, environ 400 personnes avaient pris place dans une des salles de la Maison des Congrès, lorsque la cérémonie jubilaire fut ouverte par le Trio di Trieste qui joua un mouvement pour violon, violoncelle et piano de Beethoven. Le président du Comité d'organisation, *Walter Groebli*, salua les invités et le conseiller d'Etat *Emil Reich* souhaita la bienvenue à l'assemblée, au nom des autorités zuricoises. Prirent la parole pour complimenter les jubilaires, MM. *M. Oesterhaus*, directeur du Service fédéral des eaux, délégué par le Conseil fédéral, *G. Schnitter*, représentant l'Ecole polytechnique fédérale, *G. Tournier*, directeur de la Compagnie Nationale du Rhône, *H. C. Paulssen*, président de l'Association allemande pour la navigation sur le Rhin, *F. Waibel*, vice-président de l'Association autrichienne pour la navigation rhénane, *K. P. van der Mandele*, président de l'Union des Chambres de Commerce rhénanes, le conseiller national *N. Jaquet*, président de l'Association bâloise pour la navigation suisse, le conseiller national *K. Obrecht*, président de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux, le conseiller d'Etat *N. Celio*, au nom de l'Association Locarno–Venise, *Edmond Pingeon*, président central de notre Association, le conseiller national *C. Eder*, président de l'Association du nord-est de la Suisse pour la navigation du Rhin au lac de Constance (NOSV).

La place nous est trop mesurée pour donner un aperçu de tous ces discours. Bornons-nous à relever avec gratitude le geste aimable de l'*Association bâloise pour la navigation suisse* qui, de la main de son président, le conseiller national Jaquet, remit à chacune des associations jubilaires une belle gravure ancienne de la vieille cité rhénane.

Après les remerciements du président du Comité d'organisation et l'exécution d'un mouvement du Trio de Beethoven, chacun se rendit au déjeuner officiel servi au Foyer de la Maison des Congrès.

L'après-midi, les participants se retrouvèrent à la salle de conférences pour y entendre un exposé en allemand de M. *A. Gutersohn*, professeur à St-Gall et à Berne,

Die Jubiläumsveranstaltungen am 18. Oktober 1958 in Zürich

Aus Anlaß des 50jährigen Bestehens des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes Rhein-Bodensee, St. Gallen, und des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes in Genf wurde am 17. Oktober 1958 in den Räumlichkeiten der Grands Magasins Jelmoli S. A., Zürich, eine internationale Ausstellung über die Binnenschiffahrt unter dem Motto «Von den Meeren zur Schweiz» im Beisein geladener Gäste und der Presse offiziell eröffnet. In kurzen Ansprachen wandten sich dabei Ing. *Walter Groebli*, Präsident des Organisationskomitees, Generaldirektor *H. Stiefelmeier* von den Grands Magasins Jelmoli S. A. und Prof. *K. Hofacker* über Sinn und Zweck der Ausstellung an die Presse. Als weitere Redner seien noch Nationalrat Dr. *C. Eder* und Ing. *E. Pingeon* als Vertreter der veranstaltenden Verbände sowie Stadtrat *A. Holenstein*, als Vertreter der Stadt Zürich, erwähnt.

Die Veranstalter benutzten das 50jährige Bestehen, um durch die Ausstellung das Interesse einer breiteren Öffentlichkeit für eine schweizerische Binnenschiffahrt zu wecken, die Bedeutung und Vorteile des Wassertransportes aufzuzeigen und die Mittel zu der Verwirklichung ihrer Ziele darzulegen. Die übersichtlich aufgebaute und graphisch vorbildlich gestaltete Ausstellung erlaubte eine eingehende Orientierung über die verschiedenen Schiffahrtsprojekte, und zwar über die Schiffbarmachung des Hochrheins, den Ausbau der Rhone bis zum Genfersee und den Transhelvetischen Kanal, der die beiden Stromsysteme verbindet. Auch die projektierte Wasserstraße von der Adria zum Langensee fand die entsprechende Würdigung. Für den wirtschaftlich interessierten Besucher bot sich ein stattliches Zahlenmaterial, das in anschaulichen Graphiken, Zusammenstellungen und interessanten Vergleichen verarbeitet worden ist. Daneben erlaubten zahlreiche Photos und Modelle, Vergleiche mit bestehenden, im Bau befindlichen und projektierten Anlagen des Auslandes zu ziehen und sich davon zu überzeugen, daß trotz der Vervollkommnung der anderen Verkehrsträger die Binnenschiffahrt ihre Stellung nicht nur behaupten, sondern weiter festigen konnte. Die interessanten Beiträge des Auslands lieferten Deutschland, Frankreich, Schweden und das US-Corps of Engineers. Auch Österreich bekundete durch einen Beitrag das Interesse am Ausbau der Schiffahrtsstraße des Hochrheins. Schlußendlich seien als Ausstellungsgegenstände noch das besonders attraktiv wirkende mechanische Modell eines Binnenhafens mit allen seinen Einrichtungen, die verschiedenen Schiffsmodelle und die diversen nautischen Seezeichen und Hilfsgeräte hervorgehoben. Die viel besuchte Ausstellung, die auch noch in anderen Städten

sur *les répercussions économiques de la navigation intérieure.* M. Gutersohn soumit à un examen serré certains aspects du message du Conseil fédéral du 2 mars 1956, relatif à la question de la navigabilité du Rhin entre Bâle et le lac de Constance. Dépassant ce cadre régional, son étude s'applique également à d'autres aménagements navigables, tels ceux du Rhône et du Canal transhelvétique.

L'orateur rappela notamment que la navigation intérieure rend probables des économies de fret de 10 à 30 % des marges normales de bénéfice, ce qui explique le déplacement d'importantes usines le long des voies d'eau. L'intégration de l'Europe, sous une forme ou sous une autre, au-devant de laquelle nous allons, va pousser à une séparation des stades de la production à des endroits différents, comme cela se fait déjà dans la grosse industrie américaine, à condition que l'on dispose de voies de transport pour marchandises en vrac et volumineuses. En ce qui concerne l'aspect financier de l'aménagement de la voie navigable, peut-on affirmer, demande le professeur Gutersohn, que les dépenses, déjà approuvées par le peuple, pour l'aménagement du réseau routier national et l'élévation du plafond de la dette des CFF pour l'agrandissement et la construction de gares, donneront lieu, en toute certitude, à un rendement économique relativement plus grand que celles qui serviront à rendre navigable le Rhin entre Bâle et le lac de Constance?

Voici, résumée, la conclusion de M. Gutersohn:

«Le message du Conseil fédéral de mars 1956, relatif à la navigation sur le Rhin entre Bâle et le lac de Constance, paraît déjà dépassé sur plusieurs points essentiels. En effet, le trafic s'est fortement accru depuis 1950. En ce qui concerne le Rhin, bien des incertitudes sont maintenant levées. La comparaison entre les économies sur les frets et les dépenses financières, qui était déjà positive pour 1950, est devenue encore beaucoup plus favorable à une rapide mise en exécution de la navigabilité du Rhin entre Bâle et le lac de Constance. Il ne faut pas surestimer certaines évolutions moins favorables, qui pourraient survenir dans l'économie des transports. Le dynamisme actuel de l'économie prête une élasticité suffisante pour que les chemins de fer puissent s'adapter sans grande difficulté aux nouvelles conditions et se consacrer toujours mieux à des tâches spécifiquement ferroviaires. Il serait anormal que le financement de la navigabilité du Rhin se heurte à des difficultés, uniquement parce que la Confédération suisse devrait, pour une fois, opposer à ses intérêts fiscaux immédiats le principe de la libre navigation sur le Rhin, dont notre économie a pourtant parfaitement su tirer profit depuis des années. A une époque qui exige plus que jamais un accroissement de la productivité et du niveau de vie de la population, il s'agit de tirer également profit des possibilités d'amélioration du trafic, grâce à la navigation intérieure. Enfin, s'il devait subsister encore quelques incertitudes quant au futur développement de la navigation, il ne faut pas oublier que même une entreprise privée doit constamment prendre des décisions sur la base de simples estimations des chances futures.»

Ce remarquable exposé mettait le point final à la journée mémorable et parfaitement réussie de notre Jubilé, dont il faut féliciter et chaudement remercier, en tout premier lieu, MM. *Walter Groebli* et *Hans Meyer-Fröhlich*, le premier, président, et le second, secrétaire, de notre Section Ostschweiz. *A. V.*

zu sehen sein wird, dürfte die in sie gestellten Erwartungen voll erfüllt und Wesentliches zur Aufklärung der breiteren Öffentlichkeit beigetragen haben.

Zum eigentlichen Festakt, der am darauffolgenden Tag, am 18. Oktober 1958, im Kongreßhaus in Zürich von Ing. *W. Groebli*, dem Präsidenten des Organisationskomitees, durch eine Begrüßungsadresse feierlich eröffnet wurde, waren rund 400 Mitglieder, Gäste und Delegierte erschienen. Auch das Ausland war in erfreulich großer Zahl vertreten. Regierungsrat *E. Reich* entbot im Auftrag des Zürcher Regierungsrats den Willkommensgruß des Kantons Zürich und Direktor Dr. *Max Oesterhaus*, als Vertreter des Bundesrates, die Glückwunschbotschaft der Landesregierung. Es folgten sodann die Glückwünsche der befreundeten Verbände und Institutionen. Es sprachen: Prof. *G. Schnitter*, als Vertreter der Eidg. Technischen Hochschule; *G. Tournier*, Direktor der Compagnie Nationale du Rhône in Paris; Dr. *H. C. Paulsen*, Präsident des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz; Oberbaurat *F. Waibel*, Vizepräsident des Österreichischen Rheinschiffahrtsverbandes; Dr. *K. P. van der Mandele*, Präsident der Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes, Rotterdam; Nationalrat Dr. *N. Jaquet*, Präsident der Basler Vereinigung für Schweizerische Schiffahrt; Nationalrat Dr. *K. Obrecht*, Präsident des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes; Staatsrat Dr. *N. Celio* von der Associazione Locarno-Venezia. Im Anschluß an diese Kurzansprachen legten die Präsidenten der beiden jubilierenden Verbände, Nationalrat Dr. *Carl Eder* und Ing. *E. Pingeon*, ihr Programm und ihre Erwartungen für die nächste Zukunft dar. Als Geste der Anerkennung für die unermüdlichen Bestrebungen zur Verwirklichung einer schweizerischen Binnenschiffahrt und als Erinnerung an das Jubiläum überreichte der Präsident der Basler Vereinigung für Schweizerische Schiffahrt, Nationalrat Dr. N. Jaquet, den beiden Verbänden je einen Stich von Merian mit der Schiffahrt im Basler Stadtbild im 17. Jahrhundert.

Den krönenden Abschluß der Kundgebung bildete der beachtenswerte Vortrag von Prof. Dr. *A. Gutersohn*, St. Gallen/Bern, über das Thema «Von den wirtschaftlichen Wirkungen der Binnenschiffahrt», in welchem der bekannte Verkehrsfachmann einige Punkte des bundesrätlichen Berichtes über die Hochrheinschiffahrt vom 2. März 1956 herausgriff und sie kritisch beleuchtete. Die mit großem Erfolg durchgeführten und durch musikalische Darbietungen umrahmten Jubiläumsfeierlichkeiten haben erneut den Beweis erbracht, daß der Wille der beiden Verbände zur Vollendung ihres Zieles ungebrochen und die Hoffnung auf eine baldige Verwirklichung ihres Werkes erneut gestärkt worden ist.

E. A.

LES PERSONNALITÉS présentes étaient trop nombreuses pour que nous puissions les nommer toutes. En plus de celles déjà citées, nous nous bornerons à noter du côté suisse: *Les conseillers aux Etats et nationaux F. Fauquex, P. Haefelin, H. Müller (président de l'Association intercantonale pour la 2e correction des eaux du Jura), W. Rohner (président du Groupe parlementaire pour la navigation intérieure), W. Trüb; les conseillers d'Etat J. L. Barrelet (Neuchâtel), A. Borel (Genève), S. Brawand (Berne), B. Dörig (Appenzell), S. Frick (St-Gall), C. Genoud (Fribourg), M. Kaufmann (Liestal), K. Kim (Argovie), S. Oechslin (Schwyz), E. von Roten (Valais), A. Schaller*

(Bâle), R. Schärrer (Schaffhouse), H. Schneider (St-Gall), R. Schümperli (Thurgovie), O. Stampfli (Soleure), et P. Zschokke (Bâle); K. Kobelt, anc. conseiller fédéral; A. Holenstein, Stadtrat de Zurich; B. Bauer, président de la Commission fédérale de l'économie hydraulique; W. Fischer, directeur du IIIe arrondissement des CFF; A. Jaccard, Inspection des travaux publics; L. Kolly, Service fédéral des eaux; A. Martin, Office fédéral des transports; H. Pallmann, président du Conseil de l'Ecole polytechnique fédérale; F. Rittmann, président de la Commission chargée de l'examen du postulat Obrecht; A. Stucky, directeur de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne; P. Balmer, président d'honneur de l'ASRR; R. Brüschweiler, directeur des Grands Magasins Jelmoli S.A.; J. Frei, Association technique suisse; H. Gutersohn, président de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national; M. Guinand, président central de l'Union Générale des Rhodaniens; W. Meile, anc. directeur général des CFF; R. Müller, directeur des études et des travaux de la 2e correction des eaux du Jura; A. Studer, anc. président central de l'ASRR; G. A. Töndury, directeur de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux; Dr Vogel, Association suisse pour la protection des eaux; F. von Waldkirch, Comité national suisse des grands barrages; les représentants des chambres de commerce et de l'industrie; les membres des comités de l'ASRR et de NOSV; les délégués des sections de l'ASRR; les représentants de la presse.

Du côté allemand: *MM. Fetzer, Ministerialdirektor au Ministère de l'Intérieur du Pays de Bade-Wurtemberg; G. Schneider, président de la Direction de la Navigation de Fribourg i. B.; Konz, ingénieur à Stuttgart; W. Schnapper (Neckar AG); K. Förster (Rhein-Main-Donau AG).*

Du côté autrichien: *MM. H. Ganahl, président de la Chambre de Commerce du Voralberg; U. Ilg, Landeshauptmann à Dornbirn; Rhomberg, président de l'Association internationale pour la navigation sur le Rhin supérieur.*

Du côté français: *MM. Ed. Leboullanger, Chambre de Commerce Française pour la Suisse; Lefoulon, directeur de l'Equipement hydraulique Nord à l'E.d.F.; Tarrin, chef du Groupe régional de Production hydraulique de l'E.d.F.; Puech, ingénieur d'exploitation à Mulhouse; Bressat, chef d'Exploitation de la Direction de la Navigation de Lyon, représentant M. Chamborédon, ingénieur en chef à Lyon, excusé.*

Institutions internationales: *M. K. W. Cuperus, de la Division des Transports de la CEE à Genève.*

L'Exposition de navigation intérieure

Elle a probablement été le clou de ce Jubilé, parfaitement réussi à tous égards. Admirablement présentée, elle met aussi bien en valeur les projets suisses de voies d'eau que le rôle sans cesse grandissant des ports bâlois dans la vie économique du pays.

A l'entrée de l'exposition, présentée dans les magasins Jelmoli, quatre grands tableaux schématiques orientaient le visiteur sur les quatre projets intéressant la Suisse: *Rhône, Transhelvétique, Rhin supérieur* et *Pô-lac Majeur.* Ces thèmes étaient repris, plus en détail et agréablement illustrés de belles photographies, dans les deux sections distinctes du *Rhône* et du *Rhin.*

De très intéressantes contributions étrangères sous forme de plans, photographies et maquettes, rappelaient opportunément au public suisse, qui l'ignore encore trop, l'importance universellement reconnue de la navigation intérieure, moyen de transport moderne. Deux de ces maquettes, ingénieusement animées, attiraient la grande foule. La première, prêtée par le *Service du Génie de l'US Army,* n'a été visible qu'à Zurich, tandis que la seconde, appartenant au *Conseil National de la Navigation fluviale (France)* a encore pu être admirée de nombreux Lausannois. Notre vive gratitude va à tous les prêteurs de documents étrangers: Photographies du futur port autrichien de Gaissau, sur le lac de Constance; panneau du Göta-Kanal (Suède); plans et photographies d'aménagements américains, encadrant la maquette citée plus haut. Mais c'est naturellement d'Allemagne et de France que sont venus les envois les plus importants. Une maquette d'un bief et des plans du Neckar, des plans aussi de la Moselle et du Rhin-Main-Danube, des photographies du Canal Dortmund-Ems, étaient prêtés par l'Allemagne. De France, nous avons reçu des tableaux et diapositives du Grand Canal d'Alsace *(E.d.F.),* des cartes, photos et plans d'aménagements du Rhône *(CNR),* des modèles réduits de bateaux et un imposant ensemble destiné au balisage du Rhône, réunis à notre intention par la *Direction de la Navigation de Lyon,* des photographies et des plans des ports de Marseille et de St-Louis-du-Rhône.

Comme nous le disons d'autre part, l'inauguration a eu lieu le 17 octobre. Au nom du Comité d'organisation, *M. Walter Groebli* remercia chaleureusement la *Direction des Grands Magasins Jelmoli S.A.* dont la très généreuse collaboration rendit possible la réalisation de cette magnifique exposition. Il n'eût garde d'oublier les graphistes qui surent si bien rendre de façon ingénieuse et remarquablement accessible au grand public les avantages de la navigation intérieure, comparée aux autres modes de transport, et son importance dans l'économie nationale. *M. H. Stiefelmeyer,* directeur général des Grands Magasins Jelmoli S.A., répondit aimablement en faisant des vœux de succès. Le professeur *K. Hofacker,* président de la commission de l'exposition, fit quelques commentaires avant la visite. Cette manifestation était clôturée par un dîner offert à la presse, où prirent la parole M. *A. Holenstein,* au nom de la municipalité de Zurich, ainsi que les présidents des associations jubilaires, MM. *C. Eder* (NOSV) et *Edm. Pingeon* (ASRR).

L'exposition est devenue itinérante ...

L'exposition de navigation intérieure a été vue par des dizaines de milliers de visiteurs pendant les quinze jours où elle fut ouverte à Zurich. Ce fut ensuite au tour de milliers de Lausannois de l'admirer au cours des deux semaines où elle fut présentée à l'*Innovation.* En ce début de décembre, elle est à Soleure, où l'on ne doute pas de son succès. Dès le 16 décembre, ce sera aux Morgiens d'y accourir.

Ainsi, notre exposition, allégée cependant d'une partie des contributions étrangères, dont le transport s'avérait décidément trop onéreux, continuera son triomphal périple. Elle sera à *Fribourg* en janvier, à *Brugg* en février, à *Yverdon,* de fin février au début de mars, à *Genève,* à la fin du même mois. Puis, ce sera le tour de *Bienne* en avril, et de *Neuchâtel,* au début de mai. Après, elle passera dans les villes de la région du Rhin supérieur. Puis, ailleurs encore, dans le Tessin, où Lugano et Locarno la réclament.

... afin que tous aillent la voir!

Nous comptons naturellement sur nos sections, mais aussi sur chacun de nos membres, pour amener par une intense propagande de nombreux visiteurs à notre exposition. Les écoles, tout particulièrement, doivent la voir. Un concours, à l'instar de celui organisé par la section de Lausanne, peut éveiller l'intérêt et retenir l'attention des élèves.

Allez voir l'exposition de navigation intérieure et encouragez vos connaissances à le faire!

A. V.

De l'utopie d'hier à la réalité de demain (suite[1])

Les usines au fil de l'eau, placées sur les rivières de plaine, comportent un barrage de peu de hauteur; elles tirent parti d'une faible chute, mais d'un gros débit. Le barrage ne crée pas un vrai lac, mais ralentit fortement la vitesse d'écoulement du fleuve sur un certain tronçon et augmente sa profondeur.

L'utilisation intégrale d'une rivière de plaine consiste à la partager en un certain nombre de paliers séparés par des barrages au fil de l'eau, afin de ne perdre aucun centimètre de hauteur de chute. C'est la tendance actuelle, et l'avenir verra ainsi la plupart des rivières de plaine des pays industriels transformées en «escaliers d'eau». Le coût de ces installations est renté par l'énergie électrique fournie. Entre les barrages, il se crée donc des paliers — des «remous» pour employer le terme technique — c'est-à-dire des tronçons de fleuve ralentis, approfondis et régularisés, présentant des conditions idéales pour la navigation. Il suffit dès lors de munir chaque barrage d'une écluse latérale permettant aux bateaux de passer d'un palier à l'autre, pour obtenir un cours d'eau navigable. C'est ainsi que l'utilisation de l'énergie hyraulique au fil de l'eau a un effet *direct* sur la navigabilité du fleuve.

L'utilisation de l'autre sorte d'énergie hydraulique, celle de haute montagne, a aussi un effet sur la navigation, effet indirect celui-là. Le fonctionnement des grands bassins de retenue et des lacs d'accumulation tend à régulariser le débit des exutoires, à atténuer les crues et à atténuer aussi les basses eaux. Or, un des gros handicaps de la navigation fluviale réside justement dans les saisons mortes, c'est-à-dire dans les périodes de basses eaux où les chalands risquent de s'échouer sur des hauts-fonds, de même que dans les époques de crue où le tirant d'air manque sous les ponts.

Vous voyez donc que la constuction des grands barrages de haute montagne a indirectement un effet bénéfique sur la navigation fluviale. Mauvoisin et la Grande Dixence contribueront à faciliter la navigation rhodanienne, de même que les vastes usines prévues dans les Grisons ne seront pas sans améliorer les conditions d'exploitation de la batellerie rhénane.

En résumé, et pour reprendre une excellente formule dont je ne suis pas l'inventeur, la navigation fluviale apparaît aujourd'hui comme un *sous-produit de l'industrie hydroélectrique.*

Pardonnez-moi de m'être allongé autant sur des généralités. Avant de vous parler de la navigation intérieure en Suisse, je tenais à la replacer dans son contexte mondial. Car si l'on parle de navigation intérieure en Suisse, et si l'on en parle même davantage qu'autrefois, ce n'est pas l'effet d'un hasard, et il y a à cela certaines causes qui ne sont pas particulières à la Suisse, mais qui sont universelles. J'ai donc tenu à vous remettre en mémoire les deux principales de ces causes: l'une permanente et qui n'a jamais cessé de l'être, à savoir le bon marché imbattable du transport par eau; l'autre particulière à notre époque et à l'état actuel de la technique, et qui fait de la navigation fluviale un sous-produit de l'industrie hydroélectrique. J'aurais pu vous parler d'autres éléments encore, tels que le développement du moteur Diesel et du chaland automoteur, le perfectionnement des techniques de transbordement, etc.... mais ce sont là des données relativement secondaires: restons-en donc aux lignes générales.

*

Ayant ainsi campé le fond du tableau, c'est-à-dire les conditions générales qui provoquent l'essor actuel de la navigation fluviale dans le monde, venons-en aux conditions particulières de la Suisse.

Vous ne vous attendez pas à ce que je vous refasse un compte rendu ou un résumé des études extrêmement longues et approfondies dont le résultat forme la matière de trois volumes du rapport Léman—Rhin parus en 1953. Pour l'objectivité et l'impartialité qui ont présidé à son élaboration, ce rapport fait aujourd'hui autorité aussi bien parmi les partisans que parmi les adversaires de la navigation intérieure en Suisse, avec cette nuance que les adversaires ont dû mettre au rancart quelques-uns de leurs arguments.

Je pense qu'il n'est pas inutile toutefois de rappeler quelle est la conclusion essentielle qui se dégage de ces importantes études. Cette conclusion, c'est que la voie navigable dite «Canal transhelvétique» comprend deux tronçons de caractéristiques absolument différentes, tant au point de vue technique qu'au point de vue financier, économique, et même politique.

Ces deux tronçons fondamentalement différents, ce sont, d'une part, le tronçon Koblenz—Yverdon et, d'autre part, le tronçon Yverdon—Léman, c'est-à-dire le canal d'Entreroches.

Koblenz—Yverdon, ce n'est pas autre chose que la mise en navigabilité de l'Aar. Or, l'Aar est précisément une de ces rivières de plaine qui sont appelées — navigation ou pas — à être transformées en une succession de paliers séparés par des barrages au fil de l'eau. Sur les 180 kilomètres de parcours Koblenz—Yverdon, 80 kilomètres, soit Yverdon—Soleure, sont déjà navigables. Huit usines au fil de l'eau existent sur l'Aar: il en manque encore quatre pour que cette rivière soit intégralement aménagée au point de vue hydroélectrique. Ces quatre usines, dont le coût est estimé à 226 millions, se construiront de toute manière, sous la pression de nos besoins en énergie électrique. Il suffira dès lors d'équiper d'une écluse chacune des douze usines et de surélever certains ponts pour que la navigation Koblenz—Yverdon soit assurée.

On peut donc dire que l'Aar représente un cas typique de l'évolution générale que j'ai signalée tout à l'heure: sur l'Aar, la navigation est dans toute l'acception du terme un sous-produit de l'industrie de la houille blanche. Mieux que cela: Il y a actuellement peu de rivières en Europe qui se prêtent aussi bien que l'Aar à un aménagement navigable, et cela, c'est un point qui n'a pas été suffisamment mis en lumière. Il vaut donc la peine de prendre quelques points de comparaison.

(à suivre) *C. de Charrière*

[1] Voir «Rhône-Rhin» no d'octobre 1958.

Druck — Impression: City-Druck AG, Zürich