Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 37 (1945)
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: 10.07.2025

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

Rhône-Rhin / Rhone-Rhein

Mars/März No. 1 1945
Paraîssant 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: Rue du Môle 10, Neuchâtel — Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements: M. C. Borel, Chambre de Commerce, 8, Rue Petitot, Tél. 41044, Genève.

Suite du précédent bulletin «Des Canaux! Des Bateaux!»

Rapport de M. Arthur Studer, Président central, à l'Assemblée générale du 2 décembre 1944, à Lausanne

Nous ne pouvons malheureusement publier ici qu'un résumé du rapport si complet, si hautement intéressant présenté, à Lausanne, par notre président central, M. Arthur Studer, ingénieur à Neuchâtel, mais nous espérons que, dans sa teneur réduite, il donnera néanmoins une image suffisante de l'activité de notre association pendant les exercices 1942/43.

*

Après avoir salué les membres présents et adressé un mot de particulière bienvenue aux délégués des autorités et aux invités, M. Studer rappelle la mémoire de M. Camille Morel, membre fondateur de la section de Genève et rédacteur-administrateur de notre Revue: «Des Canaux! Des Bateaux!»

La dernière assemblée générale ayant eu lieu le 30 mai 1942 à Neuchâtel pour approuver la gestion et les comptes de 1940 et 1941, une assemblée aurait dû avoir lieu en 1943, mais le comité central était alors en pleins pourparlers avec la Confédération pour l'obtention d'importants crédits et il parut préférable de réunir les exercices 1942 et 1943 en un seul rapport de gestion.

L'activité de notre association au cours de ce double exercice fut essentiellement la suivante:

a) Financement des études complètes de la voie navigable transhelvétique;

b) Contact étroit avec nos sections et le Service fédéral des Eaux.

L'association lança donc un appel de fonds basé sur un programme d'activité établi en 1941 et consistant à réunir, en trois ans, une somme de 450 000 francs destinée d'une part à l'élaboration d'un projet général, et d'autre part à la couverture des frais d'un secrétariat permanent chargé de coordonner l'activité des commissions et des sections et de stimuler la propagande. De novembre 1941 à mai 1943, le poste de chef du secrétariat fut occupé par M. Kunz-Bard, qui le quitta pour entrer dans l'administration fédérale.

Le premier appel de fonds s'est heurté d'emblée à une attitude d'attente des cantons qui entendaient se concerter au préalable. Il fallut attendre jusqu'en février 1943 pour obtenir une réponse du Comité du groupement des Chefs de Départements cantonaux des Travaux Publics. Mais le comité directeur dudit groupement décidait peu après que le groupement comme tel ne pouvait pas prendre une attitude collective, et que seules des démarches individuelles auprès de chaque canton devaient être envisagées.

Les discussions qui avaient eu lieu à cette occasion amenèrent le Comité central à la conclusion que la première chose à faire était d'établir un projet complet avec devis exact. Le Service fédéral des Eaux évalua à frs. 1 000 000.— le coût des études et sondages de terrain indispensables. En présence de cette somme considérable, on estima qu'un large appui de la Confédération devait être sollicité, et il lui fut demandé de convoquer elle-même les cantons intéressés.

Une entrevue eut lieu avec le conseiller fédéral Celio, entretien auquel assistaient plusieurs députés aux Chambres fédérales, et il parut, à l'issue de cette séance, qu'une contribution fédérale de frs. 500 000.– pouvait être considérée comme acquise. On demanderait en outre frs. 250 000.— aux cantons intéressés et la même somme aux particuliers, soit en un versement unique, soit en 5 annuités.

Mais on apprit bientôt que l'Office fédéral des recherches de possibilités de travail, à qui aurait été demandée la subvention de frs. 500 000.— en était empêché au vu de l'arrêté fédéral réglant l'octroi de ses crédits. Le conseiller fédéral se déclara alors disposé à soutenir devant les Chambres fédérales une demande de crédit extraordinaire de frs. 500 000.— et recommanda à notre association de prendre contact sans tarder avec les cantons intéressés. Aujourd'hui ces démarches sont en cours et des assurances ont été données déjà par quelques cantons. A l'appui de ces démarches, un programme complet a été établi par M. Blattner, ingénieur, auteur d'un projet pour la navigation sur le Rhin, de Constance à Bâle. Un résumé français et allemand de ce projet de programme a été envoyé à tous les intéressés. Ajoutons qu'il embrasse également l'aménagement général de chaque région traversée par le canal.

Aujourd'hui, les démarches entreprises tant auprès des cantons que des particuliers nous donnent bon

espoir. Une commission financière, présidée par M. Sieber, Dr h. c. de l'Ecole polytechnique fédérale et directeur de la grande fabrique de cellulose d'Attisholz, a été constituée. Des souscriptions pour un montant de frs. 90 000.— ont été réunies jusqu'au début de décembre 1944. Honneur à ces généreux souscripteurs! De leur côté, les Chambres fédérales vont être saisies d'un message portant crédit fédéral de frs. 500 000.—.

Lorsque les cantons auront garanti leur participation, la Confédération ne pourra se refuser à verser une contribution de 50 % du coût total des études.

Parallèlement à cette action de financement, le comité central a poussé activement les études, et grâce à la précieuse collaboration de M. Mutzner, le distingué directeur du S.F.E., des résultats considérables ont déjà été obtenus, notamment en ce qui concerne l'aménagement du Rhône entre le futur port fluvial de Genève, prévu à la Praille, et la frontière française. Ces études ont été divisées en différents lots confiés chacun à un bureau d'ingénieurs de Genève, et ces bureaux travaillent depuis une année déjà.

Le canton et la ville de Genève fournissent une contribution à ces études et aux sondages du sous-sol, y compris la mise au net de la cartographie et de l'hydrographie de la région.

Quant au problème de la liaison du Rhône au lac par une voie navigable, un concours d'idées fut ouvert; il fallut trouver une somme de frs. 60 000.—, couverte en partie par le canton et la ville de Genève et l'Office fédéral des possibilités de travail. Réunir la documentation nécessaire aux concurrents et préparer ledit concours fut une besogne considérable pour laquelle le président du jury du concours, M. Mutzner, se dépensa sans compter.

Ce concours a donné des résultats intéressants, et les premiers projets primés pourront servir de base à une étude définitive du projet de traversée que le S.F.E. fera étudier avec le concours du canton et de la ville de Genève.

Aujourd'hui que l'utilité de l'accès à la Méditerranée n'est plus contestée par personne en Suisse, on peut bien dire que sa réalisation dépend seulement de l'attitude de la France qui, espérons-le, s'attellera dès la fin de la guerre au problème de l'aménagement du Rhône français.

Parmi les autres études et travaux en cours, mentionnons ceux concernant la section Léman-Rhin, ceux du cours de l'Aar et du canal d'Entreroches, enfin les études relatives aux bases d'une enquête économique.

Quant au côté administratif de notre activité, voici ce qui peut être dit: Le comité s'est efforcé de garder le contact avec les sections et a été particulièrement heureux d'accueillir comme nouvelle section l'Association argovienne d'Aménagement des Eaux (Aargauischer Wasserwirtschaftsverband). De son côté, la commission de propagande s'est réunie plusieurs fois et a arrêté des principes directeurs qu'elle appliquera dès qu'elle en aura les moyens financiers et qu'elle pourra s'appuyer sur des données techniques précises.

La publication de notre Revue a été très directement touchée par le décès de M. Camille Morel qui a eu pour conséquence la cessation de la publication de «Des Canaux! Des Bateaux!». Le désir a été exprimé que l'on donne plus d'ampleur à notre bulletin d'information et que nous prenions contact avec les autres associations suisses de navigation intérieure en vue de créer avec elles un programme commun de propagande. Une offre a été faite par l'Association suisse pour l'Aménagement des Eaux, en ce sens que ladite association mettrait à notre disposition sa revue «Cours d'Eau et Energie». C'est chose faite aujourd'hui, et notre Bulletin paraît maintenant sous la forme d'un tirage à part de ladite revue.

Nous avons noté avec joie que les représentants des villes vaudoises, réunis au Mont-Pélerin avaient voté une résolution en faveur des buts de notre association. Nous avons enregistré de même avec la plus vive satisfaction les résolutions votées par la Chambre de Commerce de Marseille en 1943, et tendant à demander à la France de réaliser au plus tôt l'aménagement du Rhône et la liaison du Rhône au Rhin par le canal transhelvétique.

De l'exposé sommaire ci-dessus se dégagent les directives de l'association pour l'avenir, soit:

a) Suivre attentivement les études en cours pour le projet du canal transhelvétique.

b) Porter toute notre attention et notre action sur le financement du dit projet.

c) Préparer l'enquête économique.

d) Préparer la campagne de propagande reposant sur une documentation objective et convaincante aussi bien pour les autorités que pour l'ensemble de la population.

e) Reprendre contact aussitôt que possible avec nos amis français en vue de l'aménagement du Rhône jusqu'à la mer.

*

Pour terminer, répondons à quelques objections souvent entendues et qui tendent à ébranler la foi en l'utilité de nos efforts.

«Depuis 30 ans que j'entends parler de ce canal transhelvétique, nous disait récemment un industriel, fervent adepte de la navigation intérieure, comment

se fait-il qu'il faille recommencer aujourd'hui toutes ces études?». C'est que, s'il est facile de tracer et de construire une ligne de chemin de fer, qui monte et descend avec les déclivités du terrain, l'affaire est tout autre pour une voie fluviale, où il n'y a pas seulement le chaland qui circule, mais l'immense masse mouvante qui en constitue le support, et c'est celle-là qui exige surtout les ressources de l'art de l'ingénieur.

On a fait jusqu'ici toutes les études voulues, mais on a manqué des moyens financiers nécessaires pour établir un *projet de réalisation.* Or, pour de tels travaux, la connaissance approfondie de la nature du terrain, de sa topographie, de son sous-sol, de son hydrographie est capitale et représente de longs et patients travaux qui sont d'un coût élevé sans offrir rien de très spectaculaire.

Pour l'avenir du pays, l'accès à la Méditerranée par voie fluviale est une chose nécessaire et indiscutable dont on doit établir le coût réel pour éviter toute aventure fâcheuse. Il faut en outre prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la possibilité de réaliser la navigation dans l'avenir. Aussi, un arrêté fédéral prescrit-il qu'aucun ouvrage ne peut être prévu sur un cours d'eau destiné à la navigation, si le dit ouvrage est de nature à entraver cette navigation. Résoudre le projet d'aménagement d'un cours d'eau pour la navigation, c'est donc réunir simultanément tous renseignements sur le comportement du dit cours d'eau au travers des saisons et des ans.

D'autre part, d'aucuns s'en vont disant que nous poursuivons des chimères, que la navigation fluviale est un mythe, voire une mystique, qu'elle est d'un coût fort élevé et qu'elle ne rapportera jamais rien! Une illusion? Mais il suffit de considérer une minute la carte des voies navigables de l'Europe pour se rendre compte des liaisons magnifiques que notre canal transhelvétique pourra nous procurer.

On avance des chiffres basés sur le mouvement actuel des marchandises pour prouver que la navigation fluviale ne nous apporterait aucun avantage. Sans doute en est-il ainsi dans l'état de choses actuel, nullement adapté à la navigation intérieure, mais qui se trouvera immédiatement amélioré par elle.

Et puis, il y aura toujours des opposants à tout projet nouveau qui bouleverse l'ordre actuel et les conceptions des esprits timorés. Des siècles de polémique n'ont-ils pas précédé la réalisation de tous les grands travaux dont s'honorent tous les pays? Mentionnons chez nous seulement la correction des Eaux du Jura, celle de la Linth et tant d'autres! Et l'introduction des chemins de fer? Faut-il rappeler que les habitants de certaines régions menaçaient de leurs fusils les ingénieurs chargés de procéder au piquetage? La ville de Neuchâtel n'a-t-elle pas mis plusieurs siècles pour détourner le torrent qui ne lui causait que des malheurs et empêchait le développement normal de la cité? Et que n'a-t-on pas écrit contre le canal de Suez et contre tant et tant d'autres entreprises qui étaient pourtant d'utilité publique?

On déclare enfin que l'aménagement de la voie fluviale coûtera fort cher. Nous prétendons le contraire, car une grande partie de la dépense sera consacrée à des travaux qui rendront les plus grands services aux cantons et aux communes riverains.

Le rendement direct de l'exploitation ne permettra évidemment pas de renter le coût de la construction, puisqu'il n'est pas prévu de taxes, mais le rendement indirect sera considérable, soit par l'abaissement des prix de transport des marchandises lourdes et volumineuses, par la réduction des tarifs des chemins de fer aboutissant à nos frontière, enfin par la concurrence de l'artère navigable et la possibilité pour des industries de s'établir chez nous par suite de l'abaissement du prix de transport, aujourd'hui nettement prohibitif des matières premières.

Il faut dire enfin un mot ici de notre attitude vis-à-vis des chemins de fer, afin d'éviter toute équivoque. Nous le disons nettement: Nos voies ferrées sont administrées d'une façon remarquable, et celui qui délibérément agirait contre elles commettrait un acte contraire à l'intérêt même du pays. C'est dire qu'en préconisant l'introduction de la navigation fluviale dans notre pays, nous sommes convaincus qu'elle ne portera aucun préjudice réel à nos chemins de fer.

En fait, l'introduction de la navigation les déchargera des transports lourds et sans rendement, encombrant pour eux et les obligeant à étendre démesurément les gares aux marchandises. D'autre part, elle leur amènera un gros trafic nouveau de matières premières jusqu'ici inconnues chez nous tant qu'il n'y aura que des voies ferrées. Or, ces matières nouvelles seront distribuées à l'intérieur du pays par les chemins de fer et leur assureront des recettes supplémentaires importantes.

Regardons vers l'avenir! Les besoins de transports ne pourront qu'y augmenter. Au lieu d'aliéner des surfaces énormes de terrains propres à la culture pour y développer à l'infini des gares aux marchandises et de nouvelles voies de transport de matières lourdes, ne vaut-il pas mieux utiliser pour l'artère fluviale la surface de nos lacs et de nos cours d'eau qui ne peuvent trouver d'autre utilisation comme services publics?

Et, en définitive, si même la navigation fluviale faisait concurrence aux chemins de fer sur quelques

rares articles, serait-ce vraiment un malheur pour ceux-ci? La concurrence est bienfaisante, elle évite le gaspillage, provoque des simplifications, des économies, elle stimule la recherche de perfectionnements et constitue un puissant facteur de progrès. Tout cela est d'un prix inestimable pour les organismes omnipotents d'Etat, en les empêchant de se complaire dans la routine et l'esprit de suffisance.

Les onéreuses gares ferroviaires de triage

Selon les dernières statistiques d'avant-guerre des chemins de fer allemands, la composition et la décomposition des trains de marchandises occupaient, dans les gares de triage le 24 % de toutes les locomotives du Reich. Le 6 à 7 % des locomotives devant nécessairement rester en réserve ou subir des réparations, la proportion ci-dessus s'élève au 26 % des machines en service.

Cet instructif renseignement officiel permet d'examiner de plus près un des éléments constitutifs du prix de revient du transport des marchandises par la voie ferrée. La donnée ci-dessus ne peut évidemment pas s'appliquer sans autre à nos chemins de fer fédéraux, à cause de l'intervention de divers facteurs variables, tels que l'électrification plus ou moins étendue des voies, du nombre moyen des wagons constituant les trains, de la disparité de leur lieux de provenance et de destination. Les installations et l'équipement des gares allemandes étant toutefois au moins aussi perfectionnés que ceux de nos grandes gares de triage, et l'importance et l'étendue d'un certain nombre de ces dernières étant comparables à celles des gares d'outre-Rhin, le pourcentage du matériel roulant tracteur et du personnel conducteur et auxiliaire correspondant ne doit pas varier sensiblement entre les deux pays, les circonstances étant toutefois plus favorables en Allemagne, les parcours utiles des wagons étant, en moyenne, plus longs que chez nous et la charge des véhicules moins subdivisée en envois divers.

La traction étant aussi active et durable dans les gares de triage que sur les lignes du réseau, le prix de revient de la traction sur ces dernières, laquelle constitue seule un élément de recette, se trouve donc grevé d'un supplément improductif de plus d'un quart, lequel, même réparti sur l'ensemble du trafic marchandises, est particulièrement onéreux en cas de matières lourdes, encombrantes et de valeur marchande réduite.

Pour ces dernières, les tarifs exceptionnels ou de combat, d'une application toujours plus généralisée, sont souvent extrêmement réduits sur certains parcours, p. ex. à 3,4 à 4 cts. par t/km pour le charbon par wagon complet, le tarif étant de 9,4 cts. pour d'autres trajets (voir l'enquête économique de 1924). Tout en mettant à contribution, dans une forte proportion, le matériel, les voies et le personnel, des transports aux tarifs bas mentionnés ci-dessus sont loin d'être profitables et rentables. Le prix de revient total et moyen d'une t/km. est estimé, quant aux C.F.F., à 8 à 10 ct., dont le 80% correspond aux charges dites «fixes» (intérêt et amortissement des capitaux engagés, ainsi que les dépenses indépendantes de l'importance du trafic), le 20 %, soit 1,6 à 2 cts. la t/km. concernant les frais de traction. Le solde obtenu pour des transports à tarifs si réduits est donc hors de proportion avec les charges réelles; il correspond à une perte considérable dont la compensation par l'augmentation d'autres tarifs, déjà commercialement trop élevés, n'est aucunement à l'avantage de l'économie et de l'activité nationales, ni des C.F.F. eux-mêmes.

Il ne faut pas perdre de vue que l'établissement, l'entretien et le service des grandes gares de triage, telles que celles de Zurich, Olten, Berne, Renens, Genève, etc., entraînent des dépenses très considérables, celle de Muttenz, près de Bâle, a coûté une quarantaine de millions en son temps. Ces grandes gares, d'une étendue se mesurant par kilomètres carrés, et d'un équipement si délicat, présentent aussi d'autres inconvénients et même des dangers. Elles entravent la circulation routière et parfois l'extension urbaine normale, ce qui nécessite leur déplacement très onéreux (gare du Wylerfeld près de Berne, de Muttenz, de Vernier près de Genève, etc.). Elles enlèvent souvent à l'exploitation agricole et maraîchère de vastes étendues particulièrement utiles à proximité des grands centres. Leur rayon considérable de manœuvres est fortement exposé aux attaques aériennes; la guerre actuelle montre que quelques bombes suffisent pour en bouleverser et supprimer le fonctionnement, en coupant entr'autres les câbles d'éclairage et de commande à distance des aiguilles et des signaux. Le triage intensif provoque enfin une rapide usure des aiguilles, des machines et surtout des wagons, du fait des chocs continuels qu'ils subissent.

Se trouvant, dans la première moitié du siècle passé, en présence de voies et de véhicules terrestres défectueux et d'artères navigables encore aussi primitives que leur batellerie, le chemin de fer a constitué un progrès énorme et indispensable. On lui doit

non seulement l'accroissement extraordinaire et rapide de l'activité, de la prospérité et du confort de l'humanité, mais aussi un accroissement du trafic tel, qu'il ne lui est plus possible d'y faire face à des conditions commercialement et pratiquement admissibles. Ayant atteint un degré de perfection ne pouvant plus être dépassé à des conditions rémunératrices, le chemin de fer a tout avantage, aujourd'hui, à s'associer les services, devenus indispensables, des autres moyens modernes de transport. Car le rail qui lui avait assuré temporairement une si grande supériorité et même un monopole de fait, est devenu une sujétion, une gêne irrémédiables, puisque causées d'une part, par la capacité nécessairement réduite des véhicules et par conséquent, par la longueur des trains de marchandises, d'autre part par leur dépendance du rail.

Il n'y a donc aucun intérêt à provoquer l'extension de gares de triage, en cherchant à augmenter à tout prix des transports onéreux que d'autres moyens de translation peuvent exécuter en obtenant une rémunération suffisante et une économie pour l'usager et la collectivité.

Le matériel moderne de transbordement entre le chaland et la rive

Dans ce qu'on peut appeler aujourd'hui, sans ironie, le «bon vieux temps», nous aimions, mes camarades et moi, nous arrêter devant le chantier où s'édifiait notre nouveau grand collège, pour suivre avec intérêt le lent travail des immenses et lourdes grues en bois hissant les bennes pleines de briques ou les pierres de taille. En courant comme des écureuils dans leur cage, six hommes mettaient en mouvement les grands tambours moteurs, tandis qu'au sol, quatre autres tournaient péniblement les manivelles du cabestan pour donner au long fléau de la machine la direction voulue. Durant la rapide rotation du tambour, à la descente de la benne, nous admirions l'adresse des ouvriers se suspendant pour n'avoir pas à suivre le mouvement accéléré de leur plancher. Peu d'années plus tard, j'eus l'occasion d'assister au déchargement d'un vaisseau dans un port maritime. Comme une traînée de fourmis, une procession d'ouvriers quittait le haut bord du bateau en poussant sur la planche branlante leur brouette pour la conduire au pied de l'entrepôt, d'où, la charge sur l'épaule, ils montaient d'interminables escaliers jusqu'à l'étage voulu.

Combien tout cela a changé depuis! Vous pouvez voir, en Rhénanie, des bascules automatiques vider d'un seul coup dans un chaland le contenu d'un wagon de houille de 20 tonnes. Ou encore, au port de Bâle, des grues sortir sans arrêt de l'embarcation deux m^3 de matériaux à la fois et les décharger en un clin d'oeil sur véhicule terrestre ou au dépôt; des tubulures aspirantes fouiller le fond du chaland comme des bras de pieuvres, et refouler à destination les matières granuleuses ou liquides. Au bord de l'Aar, dans les immenses entrepôts de bois de la fabrique de cellulose d'Attisholz, on assiste, presque sans constater d'intervention humaine, à la circulation incessante, sur leur voie surélevée, de chariots dont le grappin suspendu empoigne au passage une «poignée» de billons pour la déposer soigneusement, 200 mètres plus loin, au haut des interminables piles de la réserve.

Ces profonds changements qu'illustrent, parmi tant d'autres, les exemples cités ici, expliquent, pour une grande part, la progression et le développement extraordinaires de la navigation fluviale depuis le début du siècle. La résurrection de cette dernière dans notre pays occupant actuellement les autorités et l'opinion publique, et les transbordements nécessaires étant souvent considérés, à tort, comme un argument déterminant par les adversaires des voies navigables projetées chez nous, il est utile d'examiner de plus près ce que pourrait nous assurer, dans quelques années, l'équipement des ports et de la batellerie en matériel moderne de transbordement.

Je dis bien: chez nous et dans quelques années, c.-a.-d. en cas de transport par des chalands automoteurs de 900 tonnes de charge maximale, généralement munis d'une bigue mettant, au besoin, l'embarcation elle-même en mesure de procéder au transbordement. Les conditions régnant sur le Bas-Rhin ne se trouvent pas en Suisse. Les mines du Gonzen et du Fricktal peuvent seules fournir un trafic relativement important de minerais. A l'exception peut-être de celle de la ville de Zurich, aucune usine à gaz ne serait en mesure de caser la charge d'un cargo représentant 80 à 90 wagons de houille. De rares ports intérieurs de stockage et de distribution devront être équipés, à Brougg en premier lieu, à Genève, à Bussigny, peut-être à Olten, d'un matériel de transbordement quelque peu comparable à celui des ports bâlois.

Et ici se pose une question de principe actuellement controversée. Faut-il, comme le soutient la direction de ces ports, concentrer tout le trafic dans des rares centres importants, ou lui permettre de se répartir directement tout au long de l'artère fluviale, à l'endroit même de la production et de la consommation riveraines? La première manière de voir se justifie en ce qui con-

cerne l'énorme et massif trafic rhénan et si l'on se base sur l'emploi de trains de chalands remorqués. Mais supplanté de plus en plus, même sur les grands fleuves étrangers, par l'automoteur, ce système de convois s'exclut à l'intérieur de notre pays. Pour les raisons suivantes, il y aura avantage à procéder comme c'est généralement le cas en France, où sur des canaux de faible gabarit et avec des péniches de petite capacité de charge, la succession constante de simples atterrissages crée un trafic annuel, aussi économique que possible, de plusieurs millions de tonnes. Favorisés au plus haut point par l'outillage et la batellerie modernes, ces accostages au droit d'usines, de carrières, de tuileries isolées ou même de petites localités, suppriment le double transbordement et le transport intermédiaire onéreux, évitent l'encombrement et le congestionnement des cités, ainsi que la prolétarisation, en offrant à l'ouvrier et à sa famille des conditions d'habitation plus saines, plus économiques, avec la possibilité de posséder une maisonnette et un lopin de terre à exploiter durant les loisirs. Les terrains riverains augmentent de valeur, de même que la production nationale et le rendement des impôts.

Après cette digression, revenons à l'outillage moderne de transbordement. La mention ci-dessus de l'installation à Attisholz donne une idée assez claire du fonctionnement des grues circulant sur de longs ponts métalliques transversaux, se déplaçant sur rails parallèlement au quai, ainsi que de l'enlèvement des charges par les grappins et leur transport aux dépôts. Sur la voie ferrée du quai circulent les grues à grand rendement pour le transfert direct des marchandises entre le bateau, les véhicules terrestres ou les entrepôts, ainsi que les appareils dont les pompes aspirantes remplissent le même but en ce qui concerne les matières granuleuses en wrac. Par une tuyauterie fixe et ses raccords, le vin, les hydrocarbures passent du bateau-citerne aux réservoirs ou vice versa.

Un grand progrès est dû aux «containers» ou «cadres», caisses solides de 2 à 4 m^3 de contenance, louées par l'adminstration ferroviaire et des ports ou appartenant aux usagers. Munis de quatre chaînes aboutissant à un fort anneau, ces cadres sont enlevés ou descendus par les grues; on y loge les marchandises en colis divers, de même provenance et destination. La suppression de leur manutention séparée procure une économie considérable de temps et de travail.

Représentons-nous maintenant l'équipement d'un de ces points d'accostage disséminés le long de la voie en face d'une exploitation industrielle. Un simple mur de quai de peu d'étendue et non indispensable, une grue fixe ou roulant sur un bout de voie ferrée, ou encore un tuyautage aboutissant avec son raccord à la face externe du quai. Le capital à investir et l'entretien sont donc peu considérables et les manoeuvres n'exigent qu'un seul homme durant le transbordement. C'est ainsi aussi que les moindres agglomérations et l'agriculture peuvent profiter directement de tous les avantages de la voie d'eau économique, quant à leur approvisionnement et leurs expéditions.

Dû à la technique moderne, ce cabotage possède aussi, pour les cargos de grandeur moyenne, le grand mérite d'éviter les longs stationnements si onéreux dans les ports, dans l'attente de chargements uniformes. Les frais de parcours utiles étant très réduits, et le batelier recevant l'avis d'auxiliaires locaux, le chômage de l'embarcation, dont la durée dépasse ailleurs de beaucoup celle de la circulation productive, est réduit au minimum.

Du fait de la diversité et de l'extrême adaptation du matériel stable ou flottant à tous les besoins, il sera donc recommandable, sur une voie d'eau intérieure de la Suisse, de prévoir, à côté des services publics et des grandes administrations de ports principaux, l'intervention active et multiple de l'initiative privée. *C. B.*

Der Wasserweg vom Rhein zum Mittelmeer / Französisch-schweizerische Zusammenarbeit

Unter diesem Titel lesen wir in den «Nachrichten für Aussenhandel» (Berlin), vom 10. August 1944, folgende Mitteilung:

«Das französische Wirtschafts- und Zollamt veranstaltete kürzlich eine Sitzung, auf der der Leiter der Informationsabteilung der Schweizer Handelskammer in Frankreich über das Thema ‚Die Schweiz und ihr Ausgang zum Meer' sprach. Im Anschluss daran führte der Leiter des französischen Navigationsamtes, M. Brousse, dieses Thema weiter aus und behandelte das Problem der Wasserstrassen vom Rhein nach dem Mittelmeer. Er wies darauf hin, dass gerade die Lösung dieser Frage einen wesentlichen Beitrag zur Erneuerung der gesamten französischen Binnenschiffahrt zu leisten habe, in der die Rhone einen der wichtigsten Verkehrswege darstellt.

Während auf das Problem der Rhoneschiffahrt selbst nicht näher eingegangen wurde, sprach Brousse ausführlich über den Verbindungsweg vom Rhein zum Mittelmeer, der, in grösserem Rahmen gesehen, eine Verbindung Nordeuropas mit dem Schwarzen Meere darstelle. Auch für die Schweiz sei diese Frage von ausserordentlicher Bedeutung, da sie im Mittelmeerraum neue Absatzmärkte für ihre Industrieerzeugnisse finden könne, die unter Umständen oft verlockender sein könnten als diejenigen Nordeuropas; dasselbe gelte auch für Frankreich. Schon heute biete diese Wasserstrassenverbindung der Schiff-

fahrt Möglichkeiten, die noch keineswegs voll ausgenützt wären; deshalb müsse sich die Schweiz auch möglichst schnell entscheiden, ob sie ihr Hauptinteresse auf die Schiffahrt der Schweizer Seen oder auf die Verbindung vom Rhein zur Rhone verlagern wolle. Die grössere Aufgabe beim Ausbau der Rhone-Rheinverbindung liege natürlich bei Frankreich, aber man hoffe doch auf eine positive Zusammenarbeit mit dem Schweizer Nachbarn. Der Beitrag der Schweiz zu einem derartigen Projekt müsste vor allem in einer verbesserten Regulierung des Genfersees, dessen Ausfluss die Rhone bildet, liegen. Auf diese Weise könnte die Schiffbarmachung der Rhone wesentlich intensiviert und damit die Transportbedingungen zwischen Arles und Lyon verbessert werden. Die Ausführung eines derartigen Planes diene zum Vorteil der Wirtschaft beider Nationen, und in Anbetracht des gemeinsamen Interesses hoffe man auf französischer Seite auf eine fruchtbare Zusammenarbeit.»

Nachrichten und Angaben

Sektion Bern des S.R.R.S.V.

Unter dem Vorsitz ihres Präsidenten, Herrn Dr. Oppliger, befasste sich die Generalversammlung der Sektion Bern am 28. Oktober 1944 mit dem gegenwärtigen Stand der Studien des transhelvetischen Kanals. Als neuer Präsident wurde Herr Max Suter, Bankdirektor, Biel, gewählt.

Im Anschluss an die Verhandlungen orientierte Herr Dr. Mutzner, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, über die Fortschritte der, die Strecke zwischen der Schweizergrenze und Genf betreffenden Arbeiten.

Danksagung

Von Herrn Oberst Hans Müller, Aarberg, erhielten wir sein schön illustriertes, reichhaltiges und anregendes Buch «Pontoniere», dessen Kenntnisnahme wir jedem Freunde der Flußschiffahrt aufs wärmste empfehlen können. Denn auch bezüglich der heutigen schweizerischen Wehrkraft bildet das gediegene Werk eine besonders interessante und zeitgemässe Angabenquelle.

Nouvelles et renseignements

In memoriam

Le 2 février est décédé subitement, dans sa 58e année, Monsieur Jean Perret, ingénieur communal de la ville de Neuchâtel, membre de notre comité central. Il se rendait à son bureau, à 14 heures exactement, en compagnie de son directeur, lorsqu'il fut terrassé par une attaque foudroyante à la porte du vestibule d'entrée de l' Hôtel municipal.

Monsieur Georges Béguin, Président de la ville et Directeur des Travaux Publics a rendu au cimetière un émouvant témoignage de reconnaissance, d'affection et d'estime à ce fonctionnaire supérieur des Services publics. Le défunt était un homme d'une haute conscience, d'une parfaite droiture, toujours bienveillant et accueillant avec chacun. Il a rempli les devoirs incombant à sa fonction délicate et difficile avec un tact exemplaire et une grande compétence.

Au sein du Comité central de l'A.S.R.R., il fut un collègue d'un rare dévouement, apportant en toutes circonstances le concours avisé de son sens pratique et de sa bonne volonté inégalable. Son départ cause un grand vide parmi nous; nous lui conserverons le meilleur souvenir.

Nous renouvelons ici à sa famille, si durement éprouvée, notre entière et profonde sympathie.

Le Comité central.

M. Robert Jouvet

L'Association genevoise pour la Navigation et le Port de Genève a eu à déplorer la perte, occasionnée par le décès prématuré de M. Robert Jouvet, intervenu le 9 janvier 1945, du vice-président de son comité, d'un collaborateur dévoué et infatigable et d'un défenseur compétant et convaincu de la cause du raccordement de la Suisse à la Méditerranée. Les hautes fonctions qu'il a remplies et les services qu'il a rendus au pays et, en particulier, à Genève, comme directeur distingué de la Chambre de Commerce, méritent d'être signalés par le résumé d'une carrière si féconde et active.

M. Robert Jouvet était né à Genève le 21 novembre 1891. Il fit ses premières études à Londres, de 1897 à 1905. Revenu, cette année-là à Genève, il entra au collège et termina ses études par la maturité classique en 1911. Puis il fit son droit à l'université et obtint sa licence en 1917.

Il demeura un an dans une étude où il fit son stage pour embrasser la carrière d'avocat. Mais le sort avait déjà disposé de sa belle intelligence en le plaçant, à la fin de 1918, en qualité de secrétaire de la délégation suisse aux Etats-Unis, délégation composée de MM. le ministre Sulzer, et William Rappard, professeur, chargés de négociations économiques avec les Alliés. Peu après, il fit un séjour en France en qualité de secrétaire de la délégation suisse qui avait pour mission de négocier l'arrangement franco-suisse de 1919. Cette même année le vit au département fédéral de l'économie publique, où il fit un stage de six mois.

Au cours de l'été 1919, il fut transféré à la légation suisse de Paris, où, après titularisation, il demeura pendant dix ans, tout d'abord en qualité d'attaché, puis comme 2e secrétaire, et, enfin, comme 1er secrétaire chargé des affaires commerciales. M. Jouvet occupa ce poste jusqu'en février 1929, lorsqu'il démissionne pour prendre le poste de secrétaire général de la Chambre de Commerce de Genève. Quelques années plus tard, il troqua ces fonctions contre celles de directeur de la Chambre.

Au militaire, M. Robert Jouvet était lieutenant-colonel d'artillerie, à disposition depuis quelques années pour raisons de santé.

En dehors de ses absorbantes fonctions à la direction de la Chambre de Commerce, M. Robert Jouvet assumait encore de nombreuses charges; il était membre de la délégation internationale du Simplon, de la Commission permanente franco-suisse des zones franches, de la Commission fédérale de recours en matière de douane, du Comité directeur de l'Office suisse d'expansion commerciale, du tribunal arbitral suisse en matière de charbons, membre suppléant de la Conférence commerciale des entreprises de transports suisses, enfin membre de notre Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin depuis 1932. En outre, il avait appartenu, en qualité de membre, à de nombreuses commissions de législation fédérale dans le domaine économique, et, en 1938, il avait fait partie de la commission d'exposition de la section suisse de l'Exposition de New York.

Tous ceux, et en particulier les membres de notre comité, qui ont eu l'occasion et le plaisir de le connaître et d'apprécier son travail et sa compétence, conserveront de M. Robert Jouvet un souvenir durable et reconnaissant.

Le Comité de l'Association genevoise pour la Navigation et le Port de Genève.

Compagnie Nationale du Rhône

Nous lisons ce qui suit dans le journal «les Allobroges» de Grenoble, en date du 19 octobre 1944:

«Mr. Léon Perrier est rétabli dans ses fonctions d'administrateur et de président du conseil d'administration de la Compagnie Nationale du Rhône, en remplacement de Mr. Jean Aubert.»

Avis contenus dans les publications de M. Paul Buser, ancien directeur du port de Bâle

1936: «De toute façon, une saine concurrence entre les divers moyens de transport est souhaitable lorsqu'elle se justifie pour ces différents moyens et ne devient pas nuisible. Car la concurrence stimule finalement le progrès dans les domaines de la technique et de l'exploitation et produit ainsi des rendements maxima avantageux pour l'économie générale.»

1937: «Ici règne le principe selon lequel la concurrence produit des économies; en outre, l'histoire enseigne que, grâce à leurs possibilités de transports économiques, les voies d'eau ont considérablement développé un trafic qui ne serait pas né si le rail avait seul été disponible.»

Polémique

A une brochure de M. Yves Guyot, parue en 1908 sous le titre: «La crise des transports. Illusions et Réalités», M. F. Arnodin a répondu, en 1910, par sa brochure: «La lutte économique des transports», où il dit: «Il n'y a de vraiment durable que ce qui est basé sur la supériorité d'un travail soutenu et consciencieux. A l'époque où nous sommes, cette supériorité ne peut aller qu'à ceux qui sont supérieurement outillés.»

Der Ausbau der Rhone als Schiffahrtsweg

Die Kommission des genferischen Gemeinderats, die mit der Prüfung eines Kreditgesuches der Regierung in der Höhe von 144 000 Fr. für das Studium des Ausbaues der Rhone von der französisch-schweizerischen Grenze bis Genf betraut ist, hat einstimmig beschlossen, den Beitrag zur Bewilligung zu empfehlen. Diese Subvention stellt den dritten Teil der entsprechenden Gesamtkosten dar, während die verbleibenden zwei Drittel durch den Bund und den Kanton Genf gedeckt werden.

Um den Gedanken der Binnenschiffahrt weiter zu popularisieren, veranstaltet die Sektion Genf zur Zeit einen öffentlichen Vortragszyklus. In volkstümlich gehaltenen Referaten behandeln berufene Redner der Bewegung die technische und wirtschaftliche Seite des Ausbaues der Rhone und der Erstellung des transhelvetischen Kanals sowie die Zusammenhänge zwischen der Binnenschiffahrt und der allgemeinen Kultur.

Eine erste Folge von vier Vorträgen findet im Juni ihren Abschluss und wird im Herbst durch eine weitere Serie vervollständigt, wobei die eingeladene Presse jedesmal über das Thema Bericht erstattet.

Wirtschaftliche Nachkriegsprobleme

Es besteht die berechtigte Befürchtung, dass die kriegführenden Länder der Versuchung nicht widerstehen können, ihre unheimlichen finanziellen Lasten möglichst auch auf jene Länder abzuwälzen, die sich des Vorzuges der Friedenswirtschaft und der Erhaltung eines verhältnismässigen Wohlstandes erfreuen durften. Nicht nur sei aus solchen Gründen mit einem Ansteigen der ausländischen Rohstoff- und Produzentenpreise zuungunsten des schweizerischen Konsums zu rechnen, sondern es sei anzunehmen, dass auch die Transportkosten nach und ab der Schweiz derartigen Zwecken dienstbar gemacht werden.

Unter diesen Voraussetzungen ist es Pflicht einer vorausschauenden Wirtschafts- und Verkehrspolitik, solchen uns drohenden Gefahren möglichst rechtzeitig zu begegnen. Die Verkehrsführung ab und zu den Meerhäfen und die unmittelbare und bessere Hereinbringung der grossen und billigen Schiffstransporte an die Konsumzentren unseres Landes gestalten sich zu einem dringenden Programmpunkt unseres Wirtschaftslebens. Nicht minder als im Ausbau des schweizerischen Innenverkehrs wird das Gebot der Stunde auch in der Wahrung des schweizerischen Aussenverkehrs zu sehen sein.

Benutzung des Verbandsarchivs

Das Verbandsarchiv enthält eine Sammlung der neuesten Zeitungsausschnitte, welche, in 25 Kapiteln verteilt, laufend auf Bogen gleichen Formats geklebt werden. Diese verschiedensprachige, reiche Dokumentierung bietet vielseitige Auskunft und wird fleissig benutzt.

Das Verzeichnis der Kapitel wird nächstens den Sektionen gesandt werden, und es werden jedem Mitgliede, der den gewünschten Gegenstand oder Abschnitt meldet, die entsprechenden Bogen zur Verfügung gestellt werden.

Den Mitgliedern und ihren Bekannten bietet sich hier eine vielseitige und nützliche Auskunft über die neuesten und früheren Geschehnisse.

Rhône-Rhin / Rhone-Rhein

Juin/Juni No. 2 1945
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: Rue du Môle 10, Neuchâtel — Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements: M. C. Borel, Chambre de Commerce, 8, Rue Petitot, Tél. 41044, Genève.

Suite du précédent bulletin «Des Canaux! Des Bateaux!»

Le trafic français entre le Rhône et le Rhin

Commencé sous Louis XV, arrêté par la révolution, le canal du Rhône au Rhin fut repris, sous le nom de Canal Monsieur, à la suite de la loi du 5 août 1821 et ne fut terminé qu'en 1832. D'autre part, les clauses du traité imposé en 1798 au gouvernement helvétique, puis confirmé en 1804 et devenu caduc en 1814, prévoyaient l'aménagement navigable du Haut-Rhône français jusqu'à la frontière et le prolongement de l'artère, par la Suisse, jusqu'au confluent de l'Aar et du Rhin. Enfin, l'élaboration de nombreux projets, poursuivie dès 1774, et les incessantes demandes des régions intéressées provoquèrent le vote de la loi française de 1921 et la création de la Compagnie nationale du Rhône, chargée d'entreprendre l'aménagement navigable du Haut-Rhône jusqu'à notre frontière, sous le réserve du prolongement simultané de l'artère jusqu'au Léman et la régularisation des niveaux de ce lac par la Suisse.

Si l'on songe à la participation de Français à l'entreprise du canal d'Entreroches, en 1640, et même à l'intention de la duchesse Yolande, régente de la Savoie, de faire construire, en 1450, un canal entre Seyssel et le Léman, on se rend compte de l'intérêt constant que du côté français on a témoigné à la pénétration de la grande artère navigable vers la Suisse et jusqu'au Rhin.

Ces dernières années, on a toutefois constaté, chez nos voisins, des hésitations et des divergences de vues dans la presse et même au sein du gouvernement. De fâcheuses expériences ont favorisé la méconnaissance des avantages de la navigation intérieure; l'opposition des compagnies de chemins de fer au développement de voies concurrentes est très forte. Une considération d'ordre plutôt sentimental engage de nombreux patriotes à préconiser une jonction exclusivement française du Rhône au Rhin. S'agissant d'une artère fondamentale intéressant tout le centre du continent, l'examen objectif du bien-fondé des opinions contradictoires est utile et doit son actualité à la nécessité prochaine d'une reconstruction rationnelle de l'Europe et de ses voies de communication, devenue plus indispensable que jamais. Un pareil examen doit tenir compte de l'état de choses se présentant dans une quinzaine d'années, lorsque les artères en question correspondront aux besoins modernes, grâce aux incessants progrès dans ce domaine; que l'automoteur aura presqu'entièrement supplanté le train de chalands remorqué, et que le trafic aura atteint sa progression normale. Les renseignements suivants sont basés sur les données, les décisions et les avis officiels ou fournis par des auteurs considérés comme des autorités en la matière. Dans toute la mesure et avec toute l'exactitude actuellement possibles, ils tiennent compte des diverses vitesses de marche à la montée et à la descente et selon la force du courant, de la hauteur des écluses et du retard que provoque leur traversée, de la nature des voies, ces données ayant nécessité l'élaboration de nombreux tableaux détaillés. Ils se rapportent à l'emploi de l'automoteur porteur de 900 t de charge maximale, lequel paraît devoir être le type d'embarcation le plus courant pour les transports importants de marchandises.

La liaison des deux fleuves dépendant entièrement de la France, considérons exclusivement ici le trafic français essentiellemente dirigé du nord au sud et vice versa et traversant la ligne de partage entre le Rhône et le Rhin. Nous choisissons comme représentant les ports maritimes d'accès Marseille et Rotterdam.

Différence de longueur de parcours maritime en faveur de Marseille, depuis Melbourne, Singapour,

Colombo, Mozambique	5800 km.
Alger	5000 km.
Madagascar, Cap de Bonne Espérance	1100 km.
Colon (Panama)	550 km.
New York	0 km.

Tenant compte du fait que la Méditerranée, partie de la «Boucle du Monde» passant par Gibraltar et Suez, exercera une attraction fortement accrue par l'intérêt porté par les Etats-Unis au Levant et à ses champs pétrolifères, ainsi que par la création du Transsaharien, on peut donc attribuer théoriquement à Marseille les importations françaises de provenance méditerranéenne, africaine, asiatique et australienne et, partiellement, de l'Amérique centrale et du Sud, d'une façon générale de tout l'empire colonial français. Mais un prolongement de mille km. de parcours maritime n'est pas toujours déterminant. Il faut tenir compte des grands centres possesseurs d'un véri-

table monopole au point de vue de certaines marchandises, de la présence ou de l'absence d'un hinterland et de fret de retour suffisants, enfin de la durée de parcours sur la voie navigable intérieure depuis le port maritime correspondant. Aux deux premiers points de vue, Marseille est fortement désavantagée actuellement et doit chercher à augmenter sérieusement ses exportations.

Quelle est, pratiquement, la pénétration possible, par voie fluviale, de l'action des deux ports de mer? Le trafic depuis Rotterdam s'étendra indubitablement jusqu'au Lac de Constance, que l'Allemagne considère comme l'arrière-darse de ses ports du nord et comme centre intérieur de distribution. La distance totale est de 925 km. et son parcours exige à la montée 69,7 h. et 60,8 h. à la descente. Depuis Marseille on atteint St-Symphorien sur la Saône, à 635 km. en 64,5 h. et Ile sur le Doubs, à 876 km., en 82,1 h. Le parcours Huningue-St-Symphorien (246 km.) exige 75,7 h. De Huningue à Lyon, il faut compter 100 h., et à Marseille 120 h. en chiffres ronds.

On peut conclure de ces données, que bien peu d'importations marseillaises pénètreront en Alsace, mais que certaines marchandises, venant d'Alsace, pourront atteindre Lyon et même Marseille, en particulier celles destinées à la Tunisie et l'Algérie. Comme fret de retour depuis ce port, il y aura là un certain appoint pouvant être quelque peu augmenté par des expéditions provenant du sud-ouest allemand.

Entre les deux fleuves, le trafic français sera donc essentiellement continental et même régional, alimenté par une zone riveraine s'élargissant au croisement d'une artère navigable tributaire ou de certaines voies ferrées. Toute amélioration de la navigabilité actuelle pourra produire une forte augmentation du trafic d'avant-guerre. Mais de l'avis des spécialistes français les plus compétents, tels que Hersent, Aubert, etc., cette voie sans alimentation suffisante en eau, sur laquelle le gel et les crues du Doubs peuvent interrompre la circulation durant plus de quatre mois, ne justifierait pas l'énorme dépense qu'exigerait sa transformation en une artère moderne de caractère continental.

La seconde solution envisagée par nos voisins se base sur l'utilisation du canal transhelvétique projeté, dont la réalisation se poursuit partiellement depuis quelques années. Elle présenterait l'avantage d'assurer au Rhône et à ses ports méditerranéens un hinterland notablement agrandi et comprenant des régions dont l'activité et les besoins et, par conséquent les importations et exportations sont proportionnellement très considérables. Mais le trafic purement français entre le Rhône et le Rhin, y trouverait de sensibles avantages. Sur la base des mêmes éléments de calcul, la comparaison avec la voie franc-comtoise s'établit comme suit, le Haut-Rhône étant, lui aussi, aménagé comme le prévoit la loi française de 1921:

Durée du parcours Lyon-Huningue (Rhône-Rhin) et vice versa:

par la Saône et le Doubs, aller	106,3 h.	retour 99,7 h.
par Genève et Koblenz, aller	68,4 h.	retour 68,9 h.
Economie de temps:	35,5%	30,9%

Les possibilités d'échanges français entre le Rhin et le Rhône seraient augmentées du tiers. Un second avantage de cette solution a trait au trafic franco-italien. Le trafic interne navigable rejoignant Lyon de toutes parts pourrait prolonger son parcours par eau jusqu'au Bouveret, à l'extrémité est du Léman sur 310 km., qui n'exigent que 33 h. à l'aller et 31 h. au retour. Mieux rattachées au reste du pays, les régions gessienne et du Haut-Rhône profiteraient avec la Haute-Savoie de cet avantage et se verraient rapprochées du centre.

Selon la convention germano-suisse de 1929, le Rhin doit être aménagé entre Bâle et le lac de Constance pour le passage de la grande batellerie. Les projets allemands vont plus loin, puisqu'ils comprennent la construction du canal à grande section, de 99 km., entre le lac et Ulm sur le Haut-Danube, dont la navigabilité doit être assurée conformément au gabarit rhénan. La voie navigable transhelvétique se verra alors prolongée jusqu'au Danube. Entre Lyon et Ratisbonne, les 898 km. pourront être parcourus en 117 heures à l'aller et 115 heures au retour, tandis que le même voyage exigera 159 et 164 h. par Chancy-Koblenz-Bâle-Mayence et le Main ou encore 168 et 164 h. par la Saône, Huningue, Koblenz, Constance et Ulm.

Par rapport au second cas, le premier représente une économie de temps de 26,4 et 30,0 %; entre le premier et le troisième cas, elle atteint 30,3 et 29,9 %. Le parcours du trajet de Lyon à Ratisbonne par le Transhelvétique, quoique 35 % plus long, aura une durée sensiblement égale à celle du voyage entre Lyon et Strasbourg, mais créera un nouveau hinterland d'une étendue et d'un intérêt considérables. Il ressort de ce fait que la pénétration dans la direction ouest-est, exempte d'un courant de trafic concurrent, tel qu'il existe sur le Rhin, ouvre des perspectives bien plus favorables que la liaison entre le nord et le sud.

Les renseignements ce-dessus faciliteront une estimation approximative du trafic français futur par eau entre Lyon, d'une part, le Rhin, le Haut-Rhône, Gex, la Haute-Savoie, l'Italie, la Suisse et le Danube d'autre part. *C. B.*, ing.

Le trafic prévisible sur le Haut-Rhône français

Selon une opinion très répandue chez nous et en France, les régions riveraines du Rhône, en amont de Lyon, ne sont pas capables d'alimenter le trafic fluvial dans une mesure appréciable. A l'appui de cette manière de voir, on cite la nature des régions traversées, la faible densité et les besoins restreints de la population et surtout l'absence d'industries et de grandes entreprises commerciales.

Ce pessimisme ne surprend pas lorsqu'on songe, qu'à de rares exceptions près, la foule des voyageurs traverse ces régions en n'en emportant qu'une impression fugitive et extrêmement incomplète. Sans s'arrêter dans la ville si active de Bellegarde, les uns traversent les gorges sauvages de la trouée jurassienne; le rapide parcours, en automobile, de la route longeant le fleuve ou par la voie ferrée parallèle, ne permet pas de se rendre compte de la nature, de la diversité et des ressources des territoires traversés. Un jugement superficiel, ne tient aucun compte des facteurs pouvant favoriser la renaissance du trafic d'antan, lorsque la voie d'eau créait et développait ici, comme partout ailleurs, l'activité, la production, les échanges et la prospérité. Il ignore la fertilité de la région de Seyssel, son climat absolument mériodional, auquel elle doit ses vins réputés, ses plantureuses récoltes de fruits du midi. Il faut séjourner dans le pays pour pouvoir en mesurer les grandes ressources forestières et minérales, pour découvrir dans les petites cités, telles que Belley, dans la Semine ou dans la région de Morestel, la production de spécialités appréciées et une activité industrielle, à laquelle des transports plus faciles et économiques assureraient un essor insoupçonné. Durant des siècles, Seyssel a été un centre très important de construction de bateaux et d'organisation de transports; la tradition y subsiste encore et tendra à recréer et à développer le trafic fluvial.

Mais le plus grand tort des pessimistes est de ne voir que l'état de choses actuel et d'oublier qu'un grand courant d'échanges et de trafic, dont la nature a tracé la voie durant vingt siècles entre la Méditerranée et le centre du continent, peut subir une déchéance passagère, due à des circonstances spéciales, mais finit toujours par s'imposer à nouveau et à reprendre le rôle historique qu'il a joué malgré les imperfections de l'ancien état de choses. Les principales artères, le Rhin, le Danube, la Wolga ou le Nil, ont toutes subi des périodes plus ou moins prolongées de marasme complet, puis repris leur rôle important et nécessaire. S'agissant ici des effets d'une loi naturelle et inévitable, on ne voit pas pourquoi, dans le cas qui nous occupe, la réouverture d'une voie pareille ne ferait pas, comme partout ailleurs, naître sur ses rives un trafic correspondant aux progrès techniques et à l'augmentation des besoins du bien-être.

Depuis des siècles nos voisins d'Outre-Jura s'en sont bien rendu compte, puisqu'ils ont constamment renouvelé leurs démarches et poursuivi leurs études en vue de l'aménagement navigable du Haut-Rhône entre Lyon et le Léman. Encore en 1890, le canal latéral de 1725 m de longueur et de 16 m de largeur, évitant les rapides de Sault-Brenaz, a été mis en service avec son écluse dont les dimensions correspondent à celles de l'écluse de la Mulatière au confluent de la Saône et du Rhône. Peu auparavant et en plus, certains travaux de corrections du fleuve, le canal de Miribel, de 17 km de longueur, avait été creusé entre Jons et Crépieux-la-Pape, en vue d'éviter l'encombrement du lit du Rhône par le dépôt des apports solides de l'Ain.

Il peut paraître hasardeux de chercher à chiffrer d'avance le trafic naissant sur la voie ouverte à nouveau et modernisée. Mais l'expérience et tous les exemples fournis jusqu'ici autorisent des conclusions suffisamment certaines. Il est néanmoins utile et intéressant d'examiner la nature et l'importance du trafic que l'artère primitive a pu produire entre Lyon et la frontière suisse. A ce sujet, on peut recourir avec fruit aux renseignements fournis par les publications d'auteurs compétents, tels que Henri Bordeaux, Jean Aubert et G. A. Maillet.

Depuis l'amélioration des chaussées et la création des voies ferrées, le transit par l'artère rhodanienne a été supprimé et son trafic n'a conservé qu'un caractère régional entre Seyssel et Lyon, trafic essentiellement dirigé vers l'aval et dont l'importance a fortement varié selon le développement urbain du grand terminus. C'est ainsi que de 1840 à 1856 il s'est élevé de 78 700 t à 188 000 t et a pu atteindre, en 1886, son maximum de 250 000 t. La concurrence du chemin de fer parallèle a considérablement réduit l'activité sur le Rhône dès 1888, malgré une reprise passagère de 200 000 t en 1892. Dès cette date, le recul a été rapide; le trafic fluvial est tombé de 54 500 t en 1899 à 15 728 t en 1910 et a cessé d'exister à partir de 1920, avec toutefois un sursaut d'activité de 29 000 t en 1919 et de 80 000 t en 1932, à l'occasion de deux périodes de grand développement de l'aménagement urbain de Villeurbanne.

L'enquête consciencieuse et détaillée de G. A. Maillet ne s'est étendue que sur une zone riveraine de 20 à 24 km de largeur totale, et sur un tonnage exclusivement de forte densité, attribuable aux industries

et commerces lourds. Les données suivantes, dont il n'est pas possible de fournier ici le détail, ne tiennent compte que d'un trafic régional, n'intéressant que le bassin du Haut-Rhône français et correspondant à la production et aux besoins actuels de cette région. En résumé, le trafic prévu comprend les marchandises suivantes:

Matériaux de construction (pierre de taille, moellons, enrochements, pierre cassée, chaux et ciments, moulages en béton, mosaïque, carreaux, produits asphaltiques) 343 600 t, soit le 47 % du total.

Produits forestiers (bois en grume, pour charpentes et menuiserie, planches et voliges, bois de feu) 43 000 t (6%).

Combustibles houilliers industriels (charbons vapeur, pour fours, à gaz, cokes métallurgiques) 156 400 t (21,4 %).

Industrie de cellulose (bois et pâtes de bois, papiers et cartons, textiles artificiels et divers) 76 500 t (10,4 %)

Industries diverses (chimique, métallurgique, électro-métallurgique, électro-chimique, verrerie, etc.) 110 500 t (15,2 %)

soit au total 730 000 t

Ces montants ne seront certainement pas entièrement destinés à la voie fluviale. Ils ne tiennent pas compte, par contre, des besoins de la population, de la production agricole et vinicole, ni d'un développement futur qu'assure toute artère navigable de premier ordre. De toute façon, il ressort du travail de G. A. Maillet, que l'on aurait bien tort d'ignorer ou de minimiser le trafic créé sur le Haut-Rhône français par son aménagement moderne. *C. B. ing.*

Un pionnier suisse dans le domaine de la navigation: Adolphe Ryniker, ingénieur

Mieux encore que les années précédentes, les visiteurs de la Foire de Bâle ont eu l'occasion de se rendre compte du rôle marquant, joué dans le domaine nautique par l'industrie de notre petit pays, pourtant le plus éloigné des mers et dont les habitants ont généralement perdu le souvenir de l'important et profitable trafic fluvial et lacustre qu'ont connu nos pères. L'examen des expositions des entreprises, telles que celles des Sulzer, de Brown Boveri, d'Escher-Wyss, de bien d'autres encore, explique pourquoi les marines, même celle d'Extrême Orient, et les compagnies étrangères de navigation intérieure recourent aux produits, de conception et de qualités supérieures, de l'industrie suisse, qu'il s'agisse des embarcations ou de leur équipement technique.

Parmi les principaux pionniers auxquels est dû cet état de choses si favorable pour l'économie nationale et le renom de l'activité helvétique, il convient, à l'occasion de son 70me anniversaire, de rappeler le mérite et les services d'un savant et d'un constructeur considéré à l'étranger comme une première autorité dans le domaine de la navigation.

Argovien d'origine, né en 1875 à Lauterbrunnen et ayant fait ses classes à Interlaken, puis à l'école cantonale d'Aarau, l'ingénieur Adolphe Ryniker suivit les cours de la section de constructions marines à l'Ecole polytechnique de Charlottenbourg-Berlin. Au cours d'une pratique extrêmement instructive en Allemagne et aux Etats-Unis, il devint l'ingénieur en chef des plus importantes entreprises de construction de vaisseaux en Amérique. Rentré en Suisse à la veille de la première guerre mondiale, il mit à la disposition du pays sa grande expérience et ses capacités reconnues comme chargé de cours à l'Ecole polytechnique fédérale et principal collaborateur à la création de la navigation rhénane suisse. On lui doit les plans des automoteurs bâlois bien connus, la «Bernina» et l'«Albula», la rénovation de la batellerie des compagnies de la plupart des lacs suisses, entre autre celle du bateau «Léman», actuellement la plus rapide embarcation lacustre.

Des autorités, des entreprises et des particuliers, tant suisses qu'étrangers, recourent constamment à ses conseils et à son intervention. En sa qualité de chef de l'Office fédéral de la Navigation maritime, ses connaissances dans le domaine du trafic et de la législation maritimes l'ont mis en mesure de rendre, dès 1941, d'éminents services à la Confédération. C'est à son savoir-faire, à sa surveillance de la qualité des navires et de leur personnel, aux conseils donnés aux armateurs, aux difficiles missions accomplies avec succès en Espagne et au Portugal que nous devons la possibilité d'être ravitaillés par la mer pour autant que le permettent les circonstances. En se souvenant de la désastreuse tentative de constituer, en 1915, une flotte suisse, on peut se féliciter d'avoir pu disposer, cette fois-ci, d'un spécialiste aussi qualifié pour une tâche très délicate et difficile, et qui complète si heureusement le groupe de conducteurs de l'utile et importante industrie nautique suisse.

Depuis de longues années, M. Ryniker est un membre dévoué et influent de la section «Ostschweiz» de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin, pour laquelle la conviction d'un homme aussi renseigné, sincère et clairvoyant, de la nécessité de la reprise de la navigation intérieure en Suisse, est un précieux encouragement.

En reconnaissance des qualités du jubilaire et des services rendus à la technique et au pays, l'Ecole Polytechnique fédérale a tenu à lui accorder le titre de Docteur honoris causa. *C. B.*

Rhône-Rhin / Rhone-Rhein

Septembre/September No. 3 1945
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: Rue du Môle 10, Neuchâtel — Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements: M. C. Borel, Chambre de Commerce, 8, Rue Petitot, Tél. 41044, Genève.

Suite du précédent bulletin «Des Canaux! Des Bateaux!»

Comité Central

Séance du 24 mai 1945 à la Salle du Casino à Bâle

En présence de 16 membres du comité central ou représentants de 9 sections, ainsi que de M. Mutzner, directeur, et Jaccard, ingénieur du S.f.E., M. Studer, président central, ouvre la séance à 10.30 heures, en remerciant ces derniers d'être venus, et en vouant des paroles émues et reconnaissantes à la mémoire et au mérite de M. Jean Perret, membre du comité et ingénieur de la Ville de Neuchâtel, dont le décès prématuré occasionne une grande perte pour cette ville et pour notre Association.

La prochaine assemblée générale devra repourvoir aux postes devenus vacants par ce décès et par la démission de M. Ph. Rollier.

Etant entendu que la cotisation centrale est maintenue, pour 1945, à frs. 3.— par membre, le procès-verbal de la séance du 2 décembre 1944 est adopté.

Présenté par M. Studer, le rapport présidentiel renseigne d'une façon détaillée sur les points suivants:

Les projets d'études ayant été devisés à un million par le S.f.E., la participation financière a été prévue comme suit: Confédération: frs. 500 000.—; cantons: frs. 250 000.—; communes et particuliers: frs. 250 000.—.

Grâce au puissant appui de M. le Dr. Sieber, l'appel adressé aux communes et aux personnes privées donne déjà un resultat satisfaisant et permet d'espérer que le montant escompté sera atteint. D'une manière générale, les démarches accomplies jusqu'ici auprès des cantons riverains de la voie fluviale ont donné des résultats encourageants, puisque la plupart de leurs gouvernements ont promis officieusement ou officiellement leur concours. Les pourparlers sont en cours avec Berne et le Valais.

Le rapport présidentiel fournit d'amples renseignements sur les négociations pendantes avec et entre les divers départements fédéraux au sujet de la présentation et de l'obtention de la participation fédérale prévue.

Il résulte de la discussion engagée, que si de nombreuses difficultés sont encore à surmonter et bien des démarches à entreprendre, nous pouvons compter sur la bonne volonté des autorités fédérales, sur l'appui sans réserves des autorités genevoises et sur celui de nombreux députés aux Chambres. Une subvention devrait être demandée au canton de Lucerne, très intéressé à la création du port de Brougg, en attendant celle de la voie fluviale entre ce port et le lac des Quatre-Cantons.

Au sujet de la participation de la Confédération, le Président rapporte d'une façon détaillée sur les négociations entreprises, les obstacles à vaincre et les démarches à poursuivre. Nous regrettons de ne pouvoir compter sur le subside envisagé de l'Office fédéral des recherches des possibilités de travail, les études ne pouvant être entreprises immédiatement et le chômage n'atteignant pas les professions techniques.

Selon le président, il y a lieu de renouveler, par une délégation, nos démarches auprès des autorités fédérales. A l'occasion de l'inauguration de l'usine de Verbois, le chef du département des Postes et Chemins de fer s'est nettement exprimé en faveur du raccordement de la Suisse au Rhône navigable.

Au cours de la discussion suivante, plusieurs orateurs, tout en regrettant les obstacles rencontrés par la réalisation d'une œuvre dont les circonstances actuelles démontrent si clairement la nécessité, préconisent, avec l'assentiment du président, une forte action de propagande, basée sur des données économiques convaincantes. Une action sur l'opinion française, actuellement plus favorable que précédemment, ainsi qu'une prise de contact avec nos voisins par l'intermédiaire du Groupement franco-suisse reconstitué, pourront être très utiles.

M. l'ingénieur-conseil Blattner présente ensuite un exposé très intéressant et complet du problème de l'aménagement de l'Aar. Une séparation de la question de l'exploitation de l'énergie hydraulique et de celle de la navigation est techniquement inadmissible. Les mesures unilatérales prises jusqu'ici par les usiniers ont déjà entraîné pour l'avenir de très grosses difficultés. Il est indispensable de fixer une fois pour toutes le nombre des paliers et l'emplacement des usines prévues, et cela de façon à assurer sur tout le parcours, soit sur l'Aar même ou par les canaux des usines, les meilleures conditions possibles de naviga-

bilité. Ces études, dont la partie hydro-électrique incombe aux usines, sont à entreprendre d'entente avec elles. Avec l'appui accordé par le S.f.E. nous devons maintenir entièrement le programme d'études établi, ne serait-ce qu'à cause des engagements déjà pris.

M. le Dr. Sieber insiste sur ce dernier point. Il faut continuer énergiquement notre action, en nous appuyant sur le texte suivant du rapport du conseil fédéral à l'assemblée fédérale, du 7 novembre 1944, sur l'initiative du canton de Soleure concernant l'aménagement national: «Pour moment, la tâche de la Confédération consiste en premier lieu à poursuivre les études relatives aux voies navigables (y compris les canaux dont la construction est envisagée), compte tenu des exigences du plan d'aménagement national.»

Le président estime qu'une prise de contact avec les C.F.F. serait actuellement prématurée. D'autre part, la Suisse ne peut s'isoler égoïstement lors de la reconstruction du continent, sans risquer de le payer très cher à l'avenir. Il faut arriver à une conclusion dont bénéficieront les échanges commerciaux de l'Europe. Actuellement, toute action de propagande utile doit être poursuivie. Pour renforcer et coordonner toute cette activité, il propose la nomination d'une délégation, dont l'assemblée, se déclarant d'accord, désigne comme membres:

MM. le Dr. Sieber, industriel
Hentsch, président de l'association genevoise
Peitrequin, président de l'association vaudoise
Blattner, président de la section Ostschweiz
Studer, président central.

M. Studer introduit ensuite la question du concours d'idées pour le projet du port de Lausanne et du raccordement du canal d'Entreroches au Léman. Dans une séance du 7 mai 1945 à Berne, à laquelle prirent part le S.f.E. et MM. Studer et Blattner, ce dernier fut chargé d'élaborer un avant-projet pour ce concours. Son but est d'établir la meilleure solution possible, avec l'appui et le concours du S. f. E., de la direction des Travaux publics du canton de Vaud et des communes de Lausanne, Morges et Bussigny, solution devant tenir compte de tous les problèmes concernant le rail, la route, l'aviation, l'urbanisme et la protection des beautés naturelles. Selon les expériences précédentes, le budget du concours devra atteindre 50 000 frs. environ.

L'assemblée approuvant unanimément, la commission suivante est désignée:

MM. Blattner, directeur technique du concours,
le professeur A. Paris,
W. Martin, ingénieur-conseil,
Peitrequin, municipal, président de l'Association vaudoise,
deux ingénieurs du canton de Vaud, à désigner par le chef du département des Travaux publics du canton de Vaud,
André, syndic de Morges,
Pingeon, ingénieur-conseil,
Studer, président central.

Le président central s'occupera de la question financière.

Comptes de l'exercice 1944 et budget pour 1945.

Du rapport très complet et détaillé présenté par M. Elser, trésorier central, résulte ce qui suit:

	1943 frs.	1944 frs.
Capital au 1er janvier	44 849.51	40 152.96
Recettes:		
dont contributions au 1er appel de fonds des cantons, communes et particuliers	18 656.—	8 755.—
Dépenses	32 730.01	24 585.37
dont Concours d'idées pour la traversée de Genève et l'exposition itinérante	12 000.—	3 274.25
et Bureau des archives et renseignements	1 689.65	3 927.95
et organe officiel de l'Association	755.34	1 351.02
Notre avoir au 1er janvier 1944 ayant été de		40 152.96
et le déficit de l'année, de		6 235.33
notre avoir est réduit au 31 décembre à		33 917.63
dont capital transmis par le C. C. de Berne	11 080.85	
et avances de garantie des sections	17 750.—	28 830.85
le fonds de roulement pour 1945 est donc réduit à		5 086.78
auxquels s'ajoutent le solde de la 3me tranche de l'appel de fonds, et 1800 cotisations centrales, soit environ 10 000 et 5400 frs.		15 400.—
Total		20 586.78
contre dépenses prévues de la caisse centrale		20 415.48

Le susdit montant comprend les frais, très fortement réduits, de frs. 5425.83 de notre secrétariat central.

Le budget pour 1945, communiqué par le président, se présente comme suit:

Recettes:		21 731.—
dont contributions promises par 81 communes, 98 particuliers et 2 banques	15 231.—	
Dépenses:		21 000.—
dont Secrétariat central	5 500.—	
Bureau des archives et renseignements	4 000.—	
Concours d'idées et exposition itinérante	3 250.—	
Bulletin «Rhône-Rhin»	2 000.—	

Pour ce bulletin sont prévus 2 numéros à 8 pages (coût de l'exemplaire 24 cent.) et 2 numéros à 4 pages (14 cent.).

Divers.

Les propositions de l'association genevoise au sujet de la répartition des frais communs, ont été acceptées, conformément à sa lettre du 17 mai 1945.

A la demande de M. Peitrequin, la question de la propagande et du secrétariat central est renvoyée à l'examen de la délégation nommée au cours de la séance et dont la composition figure ci-dessus.

Un crédit de 400 frs. est ouvert à MM. Pingeon et Borel pour l'établissement d'un nouveau catalogue des archives en 3 parties, publiées successivement.

Sur la proposition de M. le Dr. Sieber, il est décidé de soutenir financièrement la préparation de doctorats et de thèses sur des questions se rapportant à la navigation fluviale. Il s'agit actuellement des thèses de MM. Ackle, maître secondaire à Kaisten (Argovie) et Comte, à Fribourg, lesquelles peuvent constituer une excellente propagande.

M. Elser annonce qu'une subvention de fr. 10 000 aux frais de l'enquête économique a été promise par le Groupement des Armateurs Bâlois. La marche à suivre pour cette enquête sera examinée par MM. Krucker, de l'Association du Nord-Est, Jaquet de Bâle et Elser.

La délégation citée plus haut s'occupera de l'utilisation, en vue de la propagande, de l'article de M. Elser, paru dernièrement dans la Gazette de Lausanne.

La séance, levée à 13 h. est suivie d'un repas au Casino, auquel la Maison «Shell» nous a gracieusement invités et auquel prennent part ses représentants, MM. Catalan, directeur, Jasse, Hostettler et Vogt, ainsi que M. le Dr. Schaller, directeur du port de Bâle.

Au cours du dîner, de cordiales paroles sont échangées entre MM. Hostettler, Schaller et Studer.

Puis les convives, transportés en auto pour une intéressante visite du port de Bâle, peuvent voir, dans sa presque totalité, la flotte suisse au repos. Selon une affirmation de M. le Dr. Schaller, il faudra un an avant que la navigation soit de nouveau libre sur le Rhin.

Les installations de la Maison Schell, visitées en détail sous la conduite experte de MM. Hostettler et Jasse, sont des plus intéressantes. Il est difficile de se représenter que les imposants réservoirs de benzine ou d'huile puissent se remplir du précieux liquide en quelques minutes. Si par malheur, ils prenaient feu, tout est prévu pour étouffer aussitôt les incendies. Pour l'instant, toute activité est arrêtée, mais dès le retour de conditions normales, le trafic du port reprendra certainement une marche ascendante.

De la tour de 70 m. de hauteur de la Schweizerische Reederei, on embrasse un vaste horizon: la ville de Bâle et sa campagne, et au delà de la frontière, quelques ruines rappelant les récents combats.

De cette terrasse, on voit les choses de haut et de loin, comme l'a si bien dit M. le Dr. Sieber parlant en tant que président du conseil d'administration de la Schweizerische Reederei. C'est pourquoi on peut déjà se représenter les chalands suisses circulant bientôt librement au loin et traversant tout naturellement notre pays, devenu plaque tournante du continent.

Activités des Sections

La section de Vevey-Montreux de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin a eu l'excellente idée d'organiser, à Montreux, une exposition des projets primés au récent concours d'idées pour la traversée de Genève. C'est là un problème qui doit intéresser au plus haut point tous les riverains du Léman, puisque cette traversée est prévue pour permettre aux chalands de gagner le lac et, de là, de rejoindre le futur canal d'Entreroches. Le vernissage de cette exposition a eu lieu le 9 juin en présence de nombreux représentants des autorités vaudoises, notamment M. le syndic Jaquet, MM. les députés Dormond et Chevalley, et de membres de l'Association, MM. Muller-Veillard de Montreux et Delapraz de Villeneuve. M. G. Reymond, directeur des Usines Rhôna, commenta les nombreux projets et plans exposés, les uns datant de 1910, les autres résultant du concours ouvert l'an dernier. Le public s'intéressa fort à ces études, destinées à donner à notre pays une nouvelle voie de trafic avec l'extérieur. Souhaitons que nos hautes autorités se penchent sérieusement sur ce problème vital pour notre pays; que tous ces projets ne restent pas lettre morte, mais que l'enthousiasme dont sont animés les promoteurs de cette action aboutisse à un résultat concret.

A la Foire de Genève, un public trop peu nombreux a suivi avec intérêt, le 12 juin, les commentaires sur les maquettes exposées au pavillon de l'urbanisme et qui furent faits par MM. Albert Bodmer, ingénieur, directeur du Service d'Urbanisme; Frédéric Gampert, architecte de la ville de Genève et Edmond Pingeon, ingénieur, vice-président de l'Association genevoise pour la Navigation et le Port de Genève.

Cette séance d'information fut donnée sous les auspices de ladite Association, section de l'Association suisse. Les réflexions apportées par les trois orateurs,

qui s'appuyaient sur les intéressants schémas exposés à la Foire, éveillèrent -- si besoin était — l'attention du public sur la navigation fluviale et le rôle que le futur port est appelé à jouer à Genève.

La section fribourgeoise de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin a eu le 7 juillet son assemblée générale à Fribourg. M. H. Gicot, ingénieur, président, a donné une brève communication sur l'état des travaux et des études de l'Association, et a annoncé pour cet automne une importante conférence à Fribourg sur cette question. Il a donné sa démission pour le prochain exercice, ainsi que M. Delley, secrétaire-caissier, après une activité du plusieurs années. L'assemblée a désigné comme nouveau président M. Pierre Clément, ingénieur, et comme secrétaire-caissier, M. Jean Comte.

Für französisch-schweizerische Fühlungnahme in der Rhonefrage

Am 30. Juni trat in Genf das Aktionskomitee für die Wiederaufnahme der durch den Krieg unterbrochenen Tätigkeit des früheren «Groupe franco-suisse d'Etudes économiques fluviales du Bassin du Léman et du Haut-Rhône» zusammen.

Der neue Verband, dessen Sitz in Genf sein wird, soll eine wirksame Werbetätigkeit zugunsten der Benützung des in Aussicht stehenden Schiffahrtsweges entfalten. Es wurde ein provisorischer Ausschuss bestellt, der den Auftrag erhielt, die entsprechende Gründungsversammlung vorzubereiten und einzuberufen.

Nouvelles et renseignements - Nachrichten und Angaben

† Lucien Reymond, ancien professeur

L'Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin vient d'éprouver une perte cruelle en la personne de M. *Lucien Reymond*, ancien professeur, décédé — après une longue maladie — le 5 septembre 1945, à Lausanne. Il comptait parmi ses pionniers les plus fidèles et dévoués et mérite à ce titre qu'on évoque ici brièvement sa carrière.

Né le 17 janvier 1878 à Epesses, M. L. Reymond se destine à l'enseignement et obtient, à l'âge de 20 ans, son brevet pour l'enseignement primaire. Après quelques stages dans diverses localités, il s'inscrit à l'Université de Lausanne, à la faculté des sciences et obtient en 1907 la licence ès sciences mathématiques. Dès lors L. Reymond se voue à l'enseignement secondaire, tout d'abord à Morges puis au Collège scientifique cantonal à Lausanne.

Par ses connaissances étendues, L. Reymond rendit d'éminents services à la cause de la navigation fluviale. Il connaissait parfaitement le tracé du futur canal transhelvétique pour l'avoir parcouru à plusieurs reprises. Conférencier apprécié, à l'enthousiasme communicatif, il fut l'un des promoteurs et premier rédacteur du «Transhelvétique», journal de l'association vaudoise.

Nous perdons en lui un ami fidèle et dévoué auquel nous adressons encore l'hommage de notre souvenir reconnaissant.

De l'horaire de jadis à celui d'aujourd'hui Un siècle de Progrès

Le bulletin No. 1 de 1945 des Bibliothèques de Neuchâtel reproduit l'intéressante affiche suivante:

Service du Bateau à Vapeur l'Industriel
sur les lacs de Neuchâtel et de Bienne pour 1847.

Depuis le 1er mai tous les jours:
Départ de Neuchâtel pour Yverdon, à 7 heures et demie du matin.
Départ d'Yverdon pour Neuchâtel, à 10 heures du matin.

Dès le 15 juin, tous les jours:
Départ pour Yverdon et Neuchâtel, comme ci-dessus.
Départ de Neuchâtel pour Bienne à 1 heure après midi.
Départ de Bienne pour Neuchâtel, à 4 heures et demie après midi.

Obs. Le service pour Bienne est subordonné à l'état des eaux et son ouverture pourra être renvoyée de quelques jours.

Prix des places:
De Neuchâtel à Yverdon, premières places, 28 batz.
De Neuchâtel à Bienne, premières places, 28 batz.
De Neuchâtel à Yverdon, secondes places, 18 batz.
De Neuchâtel à Bienne, secondes places, 18 batz.
La pièce de cinq francs à 35 batz.

Correspondances:

Le départ du matin de Neuchâtel a toujours lieu après l'arrivée de la messagerie du Locle et de la Chaux-de-Fonds.

A Yverdon deux bons omnibus pour Lausanne et pour Morges par La Sarraz et Cossonay, stationnent sur le quai et partent de suite après l'arrivée de l'Industriel.

A Bienne un omnibus part pour Soleure après l'arrivée du bateau.

L'arrivée à Bienne et le départ correspondent avec l'arrivée et le départ des messageries de Berne à Bâle et de Bâle à Berne.

L'ouverture du service d'été de la navigation sur le lac de Genève aura lieu du 1er au 15 juin; il y aura alors correspondance entre l'Industriel et le bateau à vapeur qui touche à Ouchy à 2 heures et demie après midi en allant à Genève.

Cie Nationale du Rhône

Diese im Jahr 1932 gegründete Gesellschaft, die die *Schiffbarmachung* der Rhone von der Schweizergrenze bis zum Mittelmeer bezweckt, beabsichtigt, sich neue Mittel durch eine Erhöhung des Aktienkapitals und die Ausgabe einer Obligationenanleihe zu beschaffen. Die Ausgaben für das gegenwärtige Bauprogramm werden auf über 4 Milliarden französische Franken berechnet. Die Arbeiten beim Kraftwerk von Génissiat werden nach Möglichkeit beschleunigt, aber die Beschaffung der verschiedenen Baumaterialien ist mit Schwierigkeiten verbunden.

Rhône-Rhin / Rhone-Rhein

Décembre/Dezember No. 4 1945
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: Rue du Môle 10, Neuchâtel — Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements: M. C. Borel, Chambre de Commerce, 8, Rue Petitot, Tél. 41044, Genève.

Suite du précédent bulletin «Des Canaux! Des Bateaux!»

Les lois naturelles et universelles régissant les échanges et les communications

En étudiant et en comparant avec soin et d'une façon approfondie les données des diverses sciences naturelles et de l'histoire, on est de plus en plus surpris de constater que le monde et tout ce qui s'y passe est entièrement soumis à de mêmes lois invariables, universelles et inéluctables. Elles ont été pressenties par l'esprit philosophique, et d'innombrables règles et dictons, nés du bon sens populaire, très observateur, y font allusion. Mais au grand dam de l'humanité et des nations, elles sont, en général, entièrement méconnues, de nos temps surtout, du fait de la spécialisation croissante du travail intellectuel et des préoccupations. On s'efforce d'approfondir ses connaissances dans un domaine restreint, sans attacher suffisamment d'importance à l'enchaînement naturel des faits et à leur interdépendance qui en expliquent les causes et en laissant prévoir les conséquences.

Il s'agit ici de nous rendre compte de l'influence et de la portée de ces lois dans le domaine qui nous intéresse spécialement, soit celui des échanges et des communications. Mais auparavant, et afin de mieux constater la vanité des illusions mentionnées ci-dessus, dont aucune expérience précédente ne réussit à empêcher l'éclosion, la propagation et la fin souvent lamentable, examinons certaines de ces lois pour en vérifier la validité constante et universelle. L'une d'elles se rapporte à la durée de tout ce qui fait partie du monde que nous connaissons, de tout ce qui y vit et s'y entreprend. Cette durée est toujours limitée qu'il s'agisse de la configuration de la terre, de l'existence des espèces et des races des règnes végétal ou animal, et surtout des croyances, des opinions et des œuvres humaines. Cela ne retient pas le conquérant d'imposer au monde les pires calamités en vue de l'établissement d'une suprématie perpétuelle, ni les trusts et certaines grandes entreprises d'estimer que leur monopole leur est acquis en toute éternité, ni, enfin l'inventeur de croire que sa création ne pourra jamais être supplantée par une conception plus géniale. Depuis qu'ils ont paru sur la terre, les hommes ont néanmoins assisté à l'avènement, au point culminant, puis à l'inévitable déclin des civilisations les plus remarquables, des empires les plus puissants, des entreprises les plus solides et perfectionnées, sans se convaincre que la loi naturelle s'impose dans ces cas, comme pour leur propre vie et dans tous les domaines, et devrait engager chacun d'en tenir suffisamment compte.

Une seconde loi, dont nous constatons sur terre le règne absolu, est adverse aux dimensions exagérées. Sauf de rares exceptions, telle, p. ex. la baleine, le genre des mégalosaures préhistoriques a entièrement disparu. La nature a veillé, dit un proverbe allemand, à ce que les arbres n'atteignent pas le ciel. Ceci s'applique en particulier aux entreprises humaines, au sujet desquelles le bon sens populaire et l'expérience prononcent ce jugement irréfutable: «Qui trop embrasse, mal étreint.» Dépassant certaines limites, les plus puissants empires se sont écroulés, leur étendue ne permettant plus de les gouverner et de les défendre efficacement. Il en est de même dans le domaine des entreprises industrielles et commerciales et des services publics, dont le contrôle suffisant finit par échapper à la direction, du fait de la multiplicité et de la complication de leurs organes et de l'inertie croissante d'un assemblage surchargé. Le manque de contact et de sentiment de solidarité entre les dirigeants anonymes ou inconnus, d'une part, du personnel des divers services et de la masse des ouvriers de l'autre, remplace l'esprit de collaboration par l'entagonisme d'intérêts opposés dont le monde subit aujourd'hui les funestes conséquences d'une façon particulièrement sensible. Il en résulte la lutte entre deux puissances organisées, dont bien souvent, la seconde provoque, sans avantage pour elle-même, le déclin et l'effondrement du bien commun. C'est aux armées, destinées à sa protection, que le vaste empire romain dut son écroulement.

La mégalomanie est un grand danger. Une nation se glorifie de posséder la capitale la plus populeuse,

les concentrations minières ou industrielles les plus actives, sans se rendre suffisamment compte de la rançon qu'exigent de pareilles agglomérations, foyés de paupérisme, de prolétarisation, de criminalité et de maladies, où l'habitant, ignorant les dirigeants, se désintéresse de la chose publique qu'il ne considère plus comme la sienne.

Le rang, le rôle et la capacité des êtres et des collectivités dépendent, selon une autre loi naturelle et générale, de leur nature, de leur fonction et de leur équipement, nécessaire à l'adaptation aux diverses circonstances et aux changements intervenant dans le milieu ambiant. Dans le règne animal, son représentant le plus rudimentaire, tel que le protozoaire, ne constitue qu'un simple estomac, une vessie incapable de quitter l'appui auquel elle adhère. Au fur et à mesure de l'ascension sur l'échelle des valeurs, on constate une diversité croissante des organes, une meilleure adaptation correspondante à l'entourage, une plus grande variété des manifestations et activités possibles. Au sein du même genre de créatures ou de groupements, l'absence individuelle d'un organe essentiel crée une infériorité et une dépendance restreignant l'action et compromettant l'existence dans l'inévitable lutte pour la vie. La disposition parfaite des doigts et des mains a assuré à l'homme une supériorité qui l'a mis en mesure de dominer peu à peu les autres créatures et les matières, et de développer ses facultés intellectuelles. Sans les progrès actuels de l'orthopédie, un ouvrier manchot se verrait condamné à la dépendance et à la misère. Une nation entourée de voisins mieux outillés qu'elle est exposée aux mêmes risques.

Nous arrivons maintenant à la loi naturelle qui s'applique aux échanges et aux moyens de communication que nécessitent ceux-ci et qui présente pour nous le plus grand intérêt. L'échange est la première et fondamentale condition de vie, de croissance, de bien-être et de progrès matériel et spirituel. Sans même nous en rendre compte, nous ne cessons pas un instant d'échanger l'oxyde carbonique, produit de la combustion interne des aliments, contre l'oxygène pur de l'air ambiant. La biologie rend compte d'un grand nombre d'échanges internes entre les organes des êtres vivants. Dans le domaine de la pensés, la parole, le geste et les signes marqués furent les premiers moyens d'échanges.

Tenons-nous en ici aux échanges d'objets matériels et de marchandises et aux mesures pour y procéder à distance. Le début de la répartition du travail parmi les sauvages primitifs fut le point de départ d'une civilisation naissante, car c'est à cette répartition que nous devons aujourd'hui notre alimentation, la satisfaction de tous nos besoins matériels, de notre confort, de nos distractions et plaisirs, ainsi que les progrès accrus dont nous profitons. A condition, évidemment, que ces échanges ne soient pas interrompus par un obstacle ou rendus impossibles par l'absence ou l'insuffisance des voies et moyens de communications et de transports.

Les six années de guerre, comme le feront encore plus d'une de celles qui suivront, démontrent éloquemment l'importance vitale des échanges et des transports des denrées alimentaires et des autres marchandises d'un usage courant, ainsi que les conséquences de leur presque totale suppression, du ralentissement et du fabuleux renchérissement des transports. Ce dernier dépasse souvent le décuple de la valeur marchande de l'envoi, et malgré l'extrême restriction du trafic international, son total aura atteint des chiffres astronomiques, auxquels s'ajoute le montant des énormes pertes dues à la dépréciation et à la destruction volontaire de cultures et d'immenses réserves de denrées et de matières premières, ainsi qu'à l'arrêt forcé de la production. Mais si, avec le temps, plaie d'argent n'est pas mortelle, le manque de vivres, de vêtements, de combustibles et de matériaux pour la construction d'abris aura immolé des centaines de millions de victimes, et gravement compromis la santé et l'avenir des jeunes générations dans nombre de pays. Alors que tel continent souffre de l'énorme excédent de richesses inutilisées, qui, dans d'autres continents, auraient évité la lente agonie de peuples entiers.

Dans notre Europe qu'il s'agit de renconstruire, des pays voisins s'étaient déjà rendus partiellement compte de la portée des lois générales énumérées ici. Dès la fin du siècle passé, et surtout après les expériences de la première guerre mondiale, ils se sont efforcés de renforcer et de compléter leurs réseaux nationaux d'artères vitales et spécialement des voies navigables. Le problème qui se pose aujourd'hui ne peut être résolu efficacement qu'au point de vue de l'ensemble du continent et moyennant un effort commun et concerté. Nous voyons cet effort prévu et poursuivi d'une façon assez générale autour de nos frontières. La Suisse, «plaque tournante» centrale du futur réseau européen, pourra-t-elle s'abstenir sans dommage d'y participer? Et les grandes résolutions prises, les dispositions légales votées avec tant d'entrain après les tristes expériences de la première guerre mondiale seront-elles inopérantes en présence de circonstances qui, bien plus qu'alors, paraissent en imposer la mise en application?

Le relèvement de la navigation interne a provoqué une vive opposition de la part des compagnies de chemins de fer et des administrations des réseaux fer-

roviaires des Etats. A les entendre, les usagers de la voie d'eau, dont la communauté supporte toutes les charges, se livrent à une concurrence déloyale et funeste aux intérêts de la nation. Les sacrifices consentis, par exemple en France et en Suisse aux chemins de fer ne permettent pourtant plus guère de faire une différence entre ces derniers et les voies publiques, quant au capital engagé dans leur création et à leur entretien. D'innombrables exemples indiscutables démontrent, d'autre part, que le trafic enlevé momentanément au rail se trouve rapidement compensé par un trafic nouveau et par une franche et intelligente collaboration entre les concurrents.

Examinons néanmoins rapidement l'attitude, les mesures et les perspectives des chemins de fer à la lumière des lois naturelles énumérées qui s'appliquent également à eux.

Grâce à l'invention de la machine à vapeur, la voie ferrée a pu non seulement supplanter la route et le canal, trop retardataires quant à leur état et leur perfectionnement, mais aussi assurer au monde, en relativement peu d'années, un prodigieux accroîssement d'activité, de prospérité et de bien-être. Il en est résulté une telle augmentation des échanges et du trafic, une si forte réduction des distances entre les centres de production et de consommation, que malgré l'extension toujours accrue des réseaux ferroviaires, ceux-ci ne se trouvent plus en mesure de faire face aux besoins, en de nombreux cas de presse, ni d'adapter leurs tarifs à la valeur commerciale de marchandises lourdes et de peu de prix, dont ils ont provoqué eux-mêmes les transports massifs. Ces inconvénients firent prendre au trafic par eau à bien des points de vue la supériorité sur les acheminements par rail, grâce aux progrès de la construction civile et nautique et à la motorisation et surtout à son économie. Après avoir été l'artisan de la victoire, le rail est effectivement devenu, par rapport aux autres moyens de transport, une cause d'infériorité, due principalement à la capacité de charge très restreinte des véhicules, à leur dépendance de la voie ferrée et à d'autres causes trop longues à détailler ici. Aussi voit-on les lignes de tramways et de chemins de fer régionaux de plus en plus remplacées par des services de trolleybus ou d'omnibus.

Simultanément, les moyens de transport concurrents continuent à progresser avec une rapidité extraordinaire, tant au point de vues des voies (aërodromes, chaussées ou canaux), qu'à celui de la rapidité, de la capacité de charge et de l'économie des véhicules. Contrairement à ceux du chemin de fer, leurs tarifs tendent encore à diminuer. Dans ces conditions, peut on justifier le maintien du monopole de la voie ferrée ou d'importantes restrictions à la circulation des autres moyens de transport, au nom des intérêts supérieurs de la communauté? Ou encore considérer comme une perte sèche pour l'économie du pays et comme une dépréciation injustifiée soit l'estimation à sa valeur réelle de la fortune représentée par un outillage national, soit la limitation de ses attributions intangibles quant aux services auxquels les autres sont mieux adaptés?

Selon la loi naturelle et après l'achèvement de l'électrification, le chemin de fer aura certainement, aux points de vue technique, constructif et économique, atteint le point culminant de son ascension. Il ne peut aspirer à une prospérité durable, que chacun lui souhaite, qu'à condition de renoncer à la mégalomanie, à l'accaparement du trafic à tout prix et même à perte, et à se considérer comme un but en lui-même. Car la constante recherche de nouveaux développements entraîne pour lui un supplément de surcapitalisation, dont l'avantage sera toujours incapable de compenser entièrement la charge. La prospérité des chemins de fer est entièrement liée à celle de la collectivité, à laquelle tout service public, tout citoyen est tenu de consacrer ses efforts et de consentir quelque sacrifice.

Sous peu, la Suisse aura à se prononcer au sujet des questions suivantes: Dépendant dans une si forte mesure des grands pays voisins et des échanges avec l'étranger, veut-elle appartenir, comme partie centrale, au grand système de ces échanges continentaux qui se prépare? Ou préfère-t-elle courir les risques de l'accroissement de son isolement, de l'infériorité de ses ressources naturelles et de son équipement économique? Les renseignements de l'histoire et la prise en considération des lois naturelles indiquent clairement les conséquences inévitables de l'une ou l'autre solution choisie. *C. B.*

Nouvelles et renseignements - Nachrichten und Angaben

Ein Ausbauplan der Aare

Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft weist in seinem Jahresberichte darauf hin, dass für die Aare vom Bielersee bis zum Rhein ein Gesamtausbauplan aufgestellt werden sollte. Es handelt sich um ein überaus vielgestaltiges Problem: Wasserkraftnutzung, Hochwasserabsenkung, Flussbau, städtebauliche Fragen, vorsorgliche Massnahmen für eine allfällige Schiffbarmachung. Der Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband nimmt in Aussicht, für die ganze Verbindung Genfersee-Rhein Projektierungsarbeiten durchzuführen, wobei er die Finanzierung durch Bund, beteiligte Kantone und private Interessenten vorsieht.

Le raccordement navigable du Lac Majeur au Pô et à l'Adriatique

Durant plus de 30 ans, l'Association tessinoise pour le raccordement du Lac Majeur au Pô navigable et à l'Adriatique a poursuivi ses études et ses démarches auprès des gouvernements intéressés, en vue de la réalisation de son projet. Des négociations officielles ont déjà commencé avant la seconde guerre mondiale et paraissent aujourd'hui devoir aboutir prochainement à une entente italo-suisse.

Le 15 novembre 1945 une entrevue a eu lieu à Berne entre M. le Conseiller fédéral Celio et le Service fédéral des Eaux, d'une part et une délégation du gouvernement italien. Un accord de principe semble être intervenu, nos voisins ayant l'intention d'achever, le plus rapidement possible, l'aménagement de la voie fluviale, au gabarit de la grande batellerie, entre l'Adriatique et le Lac Majeur. Ce but étant admis de part et d'autre, il paraît, selon les renseignements obtenus, qu'il ne s'agit plus guère que de déterminer une participation financière de la Suisse à l'aménagement de la première section de la voie en aval de la sortie du lac à Sesto Calende.

Le trafic par eau pourrait ainsi atteindre Locarno d'une part avec un prolongement ferroviaire par le Gothard, et Pallanza, d'autre part, où il se raccorderait, par voie ferrée, au Simplon, au Lœtschberg et à la ligne de Vallorbe. Genève resterait de nouveau en dehors de ces courants d'échanges, mais aurait, par contre, quelque chance de voir nos voisins français, en présence de la rerspective prochaine du nouvel état de choses, s'engager dans la voie d'une entente au sujet de l'aménagement navigable du Haut-Rhône.

Association genevoise pour la navigation et le port de Genève

L'étroite collaboration avec la Chambre de Commerce de Genève, dans l'immeuble de laquelle se trouvent son bureau et les archives, a grandement facilité et favorisé l'activité et le développement de l'Association genevoise pour la Navigation et le Port de Genève. Depuis le début, le directeur de la Chambre a bien voulu assumer la charge de vice-président et de secrétaire du Bureau du comité de l'Association, en faisant bénéficier cette dernière non seulement d'un constant et actif concours, mais aussi de sa grande expérience.

Ainsi que nous l'avons déjà signalé, l'Association a subi ce printemps, une grande perte due au décès de M. Robert Jouvet. Elle avait heureusement trouvé en son successeur, M. E. Nussbaum, un excellent remplaçant, dont l'infatigable activité et l'initiative lui assuraient une nouvelle ère de prospérité. C'est donc avec d'autant plus de regret que chacun a appris l'abandon, par M. Nussbaum, dès la fin de l'année courante, de ses fonctions de directeur de la Chamlre de Commerce, à la suite d'un appel à la direction d'une entreprise privée.

C'est avec le plus vif regret que l'Association subit, pour la seconde fois en si peu de temps, le départ d'un pareil animateur, d'un collègue absolument dévoué à notre cause, du collaborateur compétent et serviable, dont chacun a pu apprécier la franche et cordiale bienveillance.

E. E. Le Coultre †

Le 13 octobre 1945 est décédé M. E. E. Le Coulture, administrateur délégué de la S.A. Natural & Le Coultre & Cie., entreprise de transports, membre du Conseil d'administration du 1er arrondissement des C.F.F. et ancien président de la Fédération internationale des Agences de voyages, ainsi que de la Fédération suisse de ces agences. Il a été en outre, et dès le début, un membre dévoué et compétent du comité de la section, puis de l'Association genevoise pour la Navigation et le Port de Genève, auxquelles il a rendu de signalés services.

L'Association genevoise déplore en lui la perte d'un collaborateur de valeur et de grande expérience, et d'un collègue bienveillant et affable dont chacun conservera le souvenir respectueux et renconnaissant.

Subvention pour les études du canal du Rhône au Rhin

L'intérêt du canton de Neuchâtel pour la voie navigable du Rhône au Rhin n'est pas à démontrer, et chacun comprend l'essor que donnerait à son économie le trafic mondial qui passerait par le lac. En conséquence, l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin, qui en poursuit la réalisation et qui est domiciliée à Neuchâtel, où se trouve sa présidence, s'est adressée au Conseil d'Etat pour demander la participation du canton aux frais des études.

Dans sa session du 19 novembre 1945, le Grand Conseil du canton de Neuchâtel a été saisi d'un excellent rapport de M. le conseiller d'Etat Léo Du Pasquier sur les travaux de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, demandant l'octroi d'un crédit de frs. 25 000.—, à couvrir par 5 annuités de frs. 5000.—, en faveur du financement des études du canal transhelvétique.

M. Gaston Clottu a souligné combien le littoral pourrait tirer d'avantages d'une telle réalisation qui produirait une extension sensible de nos possibilités de trafic. M. Ponnaz estima qu'il faut appuyer les efforts de l'association suisse qui poursuit une grande œuvre d'intérêt national, laquelle améliorera toute l'économie du pays. M. Liniger apporta l'appui de son groupe au projet; il est heureux de le faire actuellement, car on ne risque plus d'être soumis à une puissance qui a si fortement fait peser son emprise sur nous il y a quelques années. Préparons nous, a ajouté l'orateur, afin de pouvoir entrer en action au moment opportun.

Une subvention de 25 000 frs., couverte par cinq annuités de 5000 frs. a été ainsi accordée par les trois parts, sans opposition.

Jahresberichte der Sektionen

Die nun erfreulicherweise erscheinenden, ausführlichen und aufschlussreichen Jahresberichte der Sektionen Zürich und Bern und des Genferischen Verbandes werden durch das Sekretariat des Verbandes in Genf (8, Rue Petitot) auf Wunsch jedem Interessenten zur Kenntnisnahme zugestellt. Sie gewähren einen vollständigen Ueberblick über die Tätigkeit, die Fortschritte und die Aussichten in bezug auf den Gang der unternommenen Studien und Verhandlungen.