Rhône-Rhin = Rhone-Rhin

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **48 (1956)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

No. 4 Déc. 1955

RHÔNE-RHIN
RHONE-RHEIN

Nr. 4 Dez. 1955

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

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

Secrétariat central de l'A. S. R. R. / Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 24 10 44

L'assemblée générale de l'ASRR

Bienne, 26 novembre 1955

En siégeant à Bienne, notre Association tenait à marquer, comme l'année précédente à Soleure, l'intérêt qu'elle porte au secteur Aar et lacs jurassiens, première étape de la voie navigable transhelvétique.

L'assemblée, de 150 personnes environ, était réunie à l'Aula de l'Ecole secondaire de Jeunes Filles. En ouvrant la séance, le président central Pingeon salua la présence de nombreuses personnalités: M. Bauder, vice-président du Gouvernement bernois; MM. Oesterhaus, directeur, et Jaccard, chef de section, du Service fédéral des eaux; MM. Baumgartner, maire, et Rauber, directeur des Travaux, de la Ville de Bienne; les délégués des cantons: MM. Desbiolles, ingénieur cantonal (Fribourg), Dutoit, ingénieur en chef des eaux (Vaud), Herzog, anc. ingénieur des eaux (Argovie), Lemp, ingénieur (Soleure), Ludin, ingénieur en chef des eaux (Berne), Peter (St-Gall), Weber, ingénieur cantonal, et Bossard (Genève); les conseillers nationaux: MM. Eder, président de Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, et Müller, président du Comité intercantonal d'initiative pour la 2e Correction des eaux du Jura. Etaient également présents: M. Cuperus, de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe; M. Balmer, anc. président du Conseil d'Etat du Canton de Genève et président d'honneur de l'ASRR; M. Kuntschen, anc. directeur du Service fédéral des eaux. Des délégués de municipalités, citons: MM. Christen (Zuchwil), Delapraz (Vevey), Dupuis et Martin (Neuchâtel), Imhof (La Neuveville), Luder et Borer (Büren a/Aare), Martin (Yverdon), Ryf et Marti (Aarwangen), ainsi que des représentants de la municipalité de Nidau. L'Association suisse pour l'aménagement des eaux, l'Association suisse pour le Plan d'aménagement national, l'Association bâloise pour la navigation suisse et l'Association suisse des propriétaires de bateaux à moteur, étaient respectivement représentées par MM. Auer, Béguin, Müller et Schmid. Les sociétés d'électricité de l'Aar et l'industrie étaient également représentées par des membres de leurs conseils directeurs. Enfin, la présence de nombreux journalistes attestait l'attention que porte la presse au but d'intérêt national de notre Association.

M. le conseiller d'Etat Bauder souhaita la bienvenue au nom du Gouvernement bernois et, rappelant le rôle joué jadis par la navigation dans son canton, fit des vœux pour sa renaissance en soulignant l'intérêt porté par le Canton de Berne aux communications.

M. Baumgartner, maire de la Ville de Bienne, dit les voeux des autorités de sa ville. Celle-ci a toujours été un carrefour. La navigation y jouait un rôle important jusqu'il y a un siècle. C'est avec intérêt que l'on y suit les travaux tendant à prolonger la voie rhénane jusqu'aux lacs jurassiens. Par voie d'eau, la région biennoise pourrait recevoir des combustibles solides et liquides, des céréales et les importants transports ravitaillant la grande usine de montage d'autos.

Après le rapport présidentiel, dont nous donnons plus loin un aperçu, l'assemblée entendit et approuva les rapports administratifs, renouvela sa confiance au Bureau, composé de MM. Pingeon, président central, Zwahlen, vice-président, Magnin, secrétaire central, Dentan, trésorier, Aubert et Thorens, membres adjoints. Elle compléta le Bureau en élisant M. Borgognon, de la Section genevoise, en qualité de membre adjoint (nouveau). Puis, elle renouvela leur mandat à MM. Dierauer et Raymond, commissaires-vérificateurs. Enfin, tirant les conclusions nécessaires des rapports financiers, l'assemblée approuva la proposition du Comité central de porter de Fr. 4.— à Fr. 5.— par membre les cotisations centrales des sections, dès l'année 1956.

L'ordre du jour ainsi épuisé, M. Eder, conseiller national et président de Nordostschweiz. Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, exposa le sujet: «*Politique fluviale suisse et collaboration des associations intéressées*». L'orateur esquissa l'histoire des relations entre les deux associations et constata que toutes les deux sont intéressées à l'aménagement du Rhin à l'amont de Bâle pour lequel l'exécution du traité germano-suisse de 1929 est nécessaire. La première démarche commune des deux associations fut faite auprès de M. le conseiller fédéral Lepori. Il fallait exposer au nouveau chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer l'importance du Rhin supérieur navigable afin d'orienter favorablement à la navigation le rapport officiel en préparation. La convention entre les deux associations sera honnêtement observé de part et d'autre.

M. Schori, président de la Section bernoise, remercia l'Association d'avoir choisi Bienne pour y tenir ses assises. Il souligna l'intérêt de Bienne pour la navigation en constatant que cette ville est au centre du futur canal transhelvétique et de la 2e Correction des eaux du Jura.

Finalement, avant de se rendre à la réception aimablement offerte par la Municipalité de Bienne au Foyer du Théâtre, les participants à cette grande manifestation annuelle prirent un vif plaisir à la projection de deux films: *Les Chemins qui marchent*, de l'Association pour le développement des transports par eau (France), et *Endziel Schweiz*, prêté par B. P. Benzin und Petroleum AG (Zurich).

A. V.

Rapport de M. Edmond Pingeon, ing. cons., président central

Comme on pouvait s'y attendre l'activité de notre association n'a fait que croître depuis la publication des Etudes Léman-Rhin.

C'est un heureux présage, car on pouvait penser qu'après cet effort considérable son activité risquait de retomber et de s'amenuiser au cours des années suivantes, la réalisation des projets d'aménagement de la voie navigable pouvant paraître, à certains, encore très lointaine.

Commission de gérance du solde du capital des Etudes

Les Etudes ont laissé un reliquat d'environ 68300 Fr. A la demande des souscripteurs, tant officiels que privés, il a été décidé à l'unanimité que cette somme serait employée à la mise en valeur des études. *(Elle n'est donc pas à la disposition de l'association pour ses dépenses ordinaires.)* Une commission a été nommée qui porte le titre de *Commission de gérance du reliquat du capital des Etudes Léman-Rhin.* Elle est composée comme suit: 2 représentants des souscripteurs publics: MM, Dutoit, chef du service des eaux (Vaud), et Hauri, chef du service des eaux (Argovie); 1 représentant des souscripteurs privés: M. Sieber, industriel, Attisholz; 2 représentants de l'ASRR: MM. Béguin et Blattner.

La Commission a élaboré et adopté ses statuts; elle a nommé son président en la personne de M. Béguin et son trésorier-secrétaire en celle de M. Sieber.

Toute demande de fonds à la Commission doit faire l'objet d'une requête écrite et justifiée. La Commission prend ses décisions à l'unanimité. Le fonds a déjà été mis à contribution pour organiser l'audience accordée par M. le conseiller fédéral Lepori. Nous pensons avoir recours à elle pour préparer une conférence des chefs des départements des travaux publics des cantons intéressés à la création des voies navigables.

Rhin supérieur et Association du nord-est suisse

Comme je vous l'avais dit l'année dernière, la question de l'aménagement du Rhin supérieur doit aussi retenir toute notre attention. Notre projet n'a de raison d'être que si la navigation est établie de Bâle au moins jusqu'à l'embouchure de l'Aar dans le Rhin.

Nous sommes heureux de vous dire que notre association a conclu une convention avec le *Nordostschweiz. Verband für Schiffahrt Rhein–Bodensee* pour une action commune. Cette convention a été signée à Berne le 24 août dernier.

(Dans le numéro de septembre 1955 de Rhône–Rhin, nous avons donné les principaux points de la convention et du programme commun; nous n'y revenons pas).

Travail en commun

Au début de novembre, les délégués des deux grandes associations pour la navigation fluviale en Suisse, se réunissaient avec l'*Association suisse pour le plan d'aménagement national (Landesplanung)* et l'*Association suisse pour l'aménagement des eaux (Schweiz. Wasserwirtschaftsverband)*, pour étudier en commun:

1. La préparation d'une conférence des chefs des travaux publics des cantons touchés par le Rhône, le Transhelvétique et le Rhin supérieur pour la protection des tracés des voies navigables suisses;
2. la 2e correction des eaux du Jura et la navigation sur le secteur Nidau-Soleure;
3. la constitution d'un groupe parlementaire de la navigation fluviale, permettant de préparer le terrain à une interpellation aux Chambres fédérales sur la navigation intérieure;
4. l'attitude des associations de navigation à l'égard de la deuxième initiative de Rheinau.

L'esprit qui préside à ces réunions est des plus cordiaux et je profite de l'occasion pour remercier tout spécialement M. le président Eder et son dévoué secrétaire de la compétence qu'ils mettent au service de notre cause commune pour résoudre des problèmes qui demandent une grande connaissance des milieux politiques.

Audience accordée par M. le conseiller fédéral Lepori

Le but de cette audience était d'exposer nos idées sur une politique suisse de navigation intérieure. Afin de donner plus de poids à notre exposé, nous nous étions fait accompagner d'une imposante délégation de conseillers d'Etat et de députés aux Chambres fédérales, 13 cantons riverains du Rhône, de l'Aar et du Rhin, de Genève à St. Gall, étaient ainsi représentés. L'Association tessinoise de navigation Venise–Locarno, dans un bel esprit de solidarité, s'était aussi jointe à nous.

Les vœux furent groupés dans la résolution suivante à l'adresse du Conseil fédéral, afin d'être pris en considération dans le rapport des autorités fédérales au sujet de la navigation sur le Rhin supérieur:

1. *La Délégation constate à l'unanimité que les conditions économiques actuelles de notre pays rendent possible l'établissement de la voie de grande navigation de Bâle au lac de Constance, conformément à l'article 6 de la convention germano-suisse du 28 mars 1929 sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg-Kehl et Istein.*
2. *La Délégation est d'avis que les nombreuses expertises officielles permettent de conclure sans réserve à la valeur économique de la voie navigable du Rhin supérieur.*
3. *La Délégation demande donc instamment au Conseil fédéral d'engager des négociations avec l'Allemagne pour la conclusion d'une convention portant sur la réalisation de la voie navigable du Rhin supérieur.*
4. *La mise en navigation du Rhin supérieur constitue la première étape en vue de la navigation sur l'Aar, de son embouchure dans le Rhin aux lacs jurassiens.*
5. *La navigation fluviale intérieure suisse doit dorénavant, et dans une mesure complète, être intégrée dans le système général des voies de communication de notre pays.*

   Les voies fluviales intérieures suisses doivent être aménagées en fonction des grandes voies fluviales européennes actuelles et futures auxquelles elles doivent s'incorporer, soit: Mer du Nord — lac de Constance, Méditerranée — lac Léman et Mer Adriatique — lac Majeur.

Cette journée de 24 août 1955 doit être considérée comme une des plus importantes que nos associations

de navigation aient connues depuis leur fondation, tant en ses répercussions directes qu'indirectes.

Elle a eu l'avantage de montrer qu'il était possible de réunir un grand nombre d'hommes politiques favorables à la cause de la navigation. C'était le premier pas vers la formation d'un groupe parlementaire pour la navigation fluviale en Suisse.

Il semble que le résultat de cette audience ait été effectif, car il apparaît, après les communiqués parus dans la presse, que lors de la 3e session, en octobre dernier à Berne, de la Conférence européenne des ministres des transports, le conseiller fédéral Lepori a exposé, d'une façon plus précise et plus complète que dans le passé, les problèmes suisses de la navigation, en particulier ceux du Rhin supérieur et du Transhelvétique. Toutefois, nous nous permettons d'exprimer notre regret de ce que la délégation suisse à cette conférence n'ait pas cru devoir prendre une attitude positive à l'égard des projets de voies navigables intéressant notre pays.

Protection légale des tracés

De tous les problèmes étudiés, un des plus importants est celui de la *protection du tracé du canal.*

Il ressort des consultations effectuées auprès des cantons que plusieurs d'entre eux ont le moyen d'obtenir, par l'établissement de plans d'extension, la protection légale du tracé du canal établi par nos projets. Par contre, un exemple précis nous a montré que ce n'est pas le cas partout.

Le moyen que nous envisageons est *la réunion d'une conférence des chefs des départements des travaux publics,* où il sera possible d'examiner sous quelle forme une loi cantonale protégeant les tracés de voies navigables pourrait être formulée et adoptée par tous les cantons intéressés sans exception.

A l'encontre de ce que pensent beaucoup de citoyens, il faut prendre aujourd'hui des mesures immédiates, car il serait inconcevable que par un manque de précautions, la construction de la voie navigable soit rendue difficile, ou gravement compromise. Il faut assurer aujourd'hui ce que demain réclamera.

Optimisme légitime

S'il y a bientôt 50 ans que les promoteurs ont eu l'idée du canal, si de nombreux pionniers se sont dévoués sans compter, aujourd'hui le résultat est là: de l'utopie, on a passé dans le domaine des réalités et, mieux, de l'exécution. Vous me trouverez peut-être d'un optimisme exagéré. Mais sans optimisme et sans une foi inébranlable dans la valeur de l'outil proposé, il serait impossible de passer d'un stade à l'autre.

La construction du Transhelvétique n'est qu'une partie d'un problème général qui doit avoir l'appui de nos voisins du Nord et de l'Ouest. C'est le complexe des grandes voies d'intercommunication européennes Rhône–Rhin–Danube.

Aménagement du Rhône jusqu'en Suisse

Si nous sommes persuadés que l'Allemagne et l'Autriche feront tout leur possible pour activer l'aménagement du Rhin supérieur et réaliser ensuite la jonction Rhin–Danube par le lac de Constance, nous éprouvons des inquiétudes pour le Rhône, car nos voisins français sont fort peu pressés de réaliser *l'aménagement complet du Haut-Rhône* sans lequel la liaison méridionale du Transhelvétique est impossible.

La raison en est que les barrages qui restent à établir entre Lyon et Genève sont plus coûteux au Kilowatt que ceux sur le bas-Rhône.

Il faut donc s'attendre à ce que la Compagnie Nationale du Rhône continue, après avoir exécuté Donzère-Mondragon et Montélimar, à équiper les chutes du bas-Rhône. C'est un travail utile pour nous également, car actuellement les conditions de la navigation entre Marseille et Lyon s'améliorent au point que le tonnage transporté augmente rapidement et qu'une nouvelle batellerie est en train de se créer. Il n'y a pas lieu de douter que cette augmentation va continuer et donner aux ports de Lyon un essor qui facilitera ensuite l'expansion de la navigation vers le Haut-Rhône.

Le problème qui se pose est de savoir comment faire démarrer les travaux du Haut-Rhône et donner ainsi à la Compagnie Nationale du Rhône l'impulsion qui lui permettra de continuer la chaîne de barrages par autofinancement!

Profitant de la venue à Genève d'une délégation de la Chambre de commerce de Marseille, nous avons pu organiser une séance groupant plusieurs conseillers d'Etat et conseillers administratifs de Genève, des représentants des Services fédéraux et de la Chambre de commerce française pour la Suisse.

Des mesures ont été esquissées propres à faire démarrer les travaux de l'usine de Sault-Brénaz, première marche de l'escalier qui doit s'échelonner entre Lyon et Seyssel. Un plan d'action est à l'étude, sans aucun caractère officiel il n'empiètera pas sur les prérogatives de la Commission Franco-Suisse.

Depuis la réunion de l'année dernière, au mois de juillet, à Zermatt, la Commission n'a plus tenu de séance et la prochaine n'est pas encore fixée. Nous savons pourtant que la question de l'amplitude maximum admissible du niveau du Léman a été reprise au sein d'une sous-commission technique nommée à cet effet.

Encore une fois, nous nous voyons dans l'obligation de constater que ces négociations, qui durent depuis plus de 30 ans, sont encore loin d'aboutir, malgré toute la bonne volonté de notre délégation et, en particulier, de son président, M. le juge fédéral Python, dont nous connaissons la parfaite compétence.

Peut-être qu'en établissant un contact plus direct avec les Chambres de commerce françaises de la vallée du Rhône et la Compagnie Nationale du Rhône, nous arriverons à créer une atmosphère plus propice à la conclusion d'un accord; nous allons nous y employer et rechercher en même temps comment une aide financière suisse à la C. N. R. serait en mesure de faire démarrer les travaux de Sault-Brénaz.

Puisse le prochain exercice nous voir arriver à un accord qui nous permettrait de sortir d'une expectative d'autant plus pénible à supporter que nous savons que *les projets d'aménagement du Rhône genevois et de sa liaison navigable au lac Léman touchent à leur fin.*

Ces projets, qui ont demandé des années de travail, ont apporté les solutions du passage des usines de Verbois et de Chancy-Pougny, de la correction des boucles du Rhône, de la situation la plus propice au port de Genève et, enfin, les bases du choix du tracé à adopter pour la traversée de Genève.

Les études seront publiées sous la même forme que celles du Transhelvétique et complèteront ainsi la documentation sur les projets généraux de l'artère fluviale Rhône–Rhin.

Buts immédiats à atteindre

Les tâches qui nous attendent en 1956 sont considérables et découlent directement du programme que nous nous sommes tracé à la suite de la publication de nos études, et de la coordination de nos efforts avec ceux du Nordostschweiz. Verband. Je les répète brièvement:

1. Protection du tracé de la voie d'eau Transhelvétique et du Rhin supérieur.
2. Construction immédiate des ouvrages de navigation lors de la construction des nouvelles usines à établir sur le Rhin et l'Aar.
3. Rechercher tous les moyens propres à activer l'aménagement du Haut-Rhône français pour la navigation.
4. Former un groupe parlementaire aux Chambres fédérales pouvant apporter son appui pour toutes les questions à débattre devant les autorités législatives ou exécutives.

Tout cela représente pour notre Association des tâches considérables et surtout des frais qui ne sont plus du tout en rapport avec notre petit budget. Des mesures sont à prendre pour faire face à une situation qui, d'année en année, s'avère plus mauvaise. Nos déficits accumulés nous obligent à prélever, à chaque exercice, sur notre capital.

Nous sommes dans l'obligation de vous demander d'augmenter de 4 à 5 francs par membre la cotisation centrale. Mais c'est encore beaucoup trop insuffisant. Pour œuvrer utilement, notre budget doit passer de fr. 10 000.— à fr. 20 000.—. Nous osons espérer que les pouvoirs publics, l'industrie et les particuliers répondront généreusement à l'appel que nous allons lancer, et que nous serons ainsi en mesure de réaliser les projets que nous avons pu établir grâce à leur compréhension lors de l'appel de fonds de 1947.

La navigation fluviale est un élément de prospérité pour le pays, personne n'ose plus affirmer le contraire. A ceux qui en douteraient encore, nous leur recommandons d'aller passer quelques heures dans le port de Bâle. Ils en reviendront convaincus que les grands cours d'eau du pays sont le prolongement naturel de la voie navigable du Rhin et que le Rhône doit remplir un rôle semblable.

Les délais d'exécution peuvent paraître encore longs, mais nous avons quitté le domaine des idées pour entrer dans celui des réalisations, et c'est cela qui est important.

Il est donc nécessaire de coordonner les efforts de ceux qui prennent un intérêt croissant à la cause de la navigation intérieure et qui reconnaissent en elle le moyen futur de décongestionner les moyens de locomotion actuels, surchargés par des marchandises qui peuvent utiliser un mode de transport beaucoup plus économique que le rail ou la route.

Generalversammlung des SRRS

Biel, 26. November 1955

Im Rittermattenschulhaus fand die ordentliche Generalversammlung unseres Verbandes unter dem Vorsitz des Zentralpräsidenten Pingeon aus Genf statt. Vor Behandlung der statutarischen Geschäfte konnte er zahlreiche prominente Persönlichkeiten begrüßen.

In einem einleitenden Referat führte Regierungsrat Dr. Bauder aus, daß die Schiffahrt schon früher für den Kanton Bern eine bedeutende Rolle gespielt habe.

Nach einem Willkommgruß durch Stadtpräsident Baumgartner, Biel, und Ingenieur Schori, als Präsident der Sektion Bern, verlas der Vorsitzende den Jahresbericht. Von großer Bedeutung sei die am 24. August 1955 mit dem Nordostschweiz. Verband für Schiffahrt Rhein–Bodensee abgeschlossene Konvention. Diese verpflichte die beiden Verbände zu gemeinsamen Aktionen, sich gegenseitig zu unterstützen und auf parlamentarischem Gebiete gemeinsam die Interessen zu vertreten. Heute sei der transhelvetische Kanal aus dem Stadium der Utopie herausgetreten und gehe schrittweise seiner Verwirklichung entgegen.

Nationalrat Eder als Präsident des NOS-Verbandes versicherte den SRRS seiner Unterstützung und Solidarität.

Wirtschaftlichkeit von Wasserstraße und Schiene

Der Zentralausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat in einer eindrucksvollen Gegenüberstellung dokumentiert, daß mit einem aus etwa 200 t Stahl erbauten Motorschiff die gleiche Gütermenge transportiert werden kann, wie mit 35 Güterwagen zu deren Herstellung 300 t Stahl benötigt werden. Nun kann die Waggonbautechnik diese Differenz wohl noch verringern, nicht aber die Tatsache aus dem Weg räumen, daß mit 1 PS Motorenkraft auf der Schiene nur etwa 500 kg, auf dem Wasserweg dagegen 4000 kg fortbewegt werden können. Das Binnenschiff ist demnach ein sparsamerer Verkehrsträger als die Eisenbahn.

(«Die Rheinschiffahrt»)

Association genevoise pour la navigation fluviale

Nous remercions vivement nos membres qui se sont acquittés de leur cotisation pour 1956. Le Secrétariat prie instamment ceux qui ne l'ont pas encore fait, de bien vouloir verser le montant de leur cotisation sans tarder davantage au compte de chèque I 1670. En le faisant, ils s'épargneront le désagrément d'un remboursement et nous éviteront un surcroît de travail. Merci!