Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 43 (1951)
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: 15.10.2025

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

RHÔNE-RHIN
RHONE-RHEIN

No. 4 Déc. 1951 — Nr. 4 Dez. 1951

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

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

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

L'Assemblée générale de l'A.S.R.R.

Genève, 3 novembre 1951

On pouvait craindre à juste titre que la situation excentrique de Genève ne fît hésiter nombre de Confédérés à se rendre à l'assemblée générale de notre Association et que cette importante manifestation ne revêtît pas toute l'ampleur désirée. Disons vite que cette crainte fut vaine. Le nombre des participants annoncés prit de si réjouissantes proportions que l'Association genevoise dut hâtivement trouver un local plus spacieux que celui qui avait été primitivement prévu. Bien lui en prit, car les 400 places du cinéma Central furent occupées jusqu'au dernier strapontin!

Succès du nombre donc, mais succès dû également à l'enthousiasme des participants, à leur conviction profonde de travailler à la réalisation d'une œuvre utile; à la présence de représentants des autorités fédérales et cantonales, qui marquaient ainsi le vif intérêt qu'elles portent à nos projets; aux personnalités françaises, dont la présence parmi nous disait de réconfortante façon, que la cause du Rhône navigable peut compter outre-Jura sur de fervents défenseurs.

Le programme de cette journée était chargé. La séance comportait — outre une importante partie administrative — d'excellents exposés sur *le canal d'Entreroches* et sur *les problèmes de la navigation sur territoire genevois*, donnés, respectivement, par MM. Ebner et Pingeon; un important discours de M. Albert Picot, conseiller d'Etat à Genève; et se terminait par un intéressant film documentaire, aimablement prêté par la C. N. R., sur *les grands travaux de Donzère-Mondragon*.

En ouvrant la séance, M. Studer, président central, excusa l'absence de diverses personnalités, notamment de M. Escher, conseiller fédéral. Il salua la présence de MM. les conseillers d'Etat: Picot et Treina de Genève, Meierhans de Zurich, Baeriswil de Fribourg, et Staempfli de Soleure; M. Patru, consul de France; MM. Hauri, Roulet et Wolf, délégués respectivement par les Conseils d'Etat d'Argovie, de Neuchâtel et du Valais; MM. Kuntschen, directeur, et Jaccard, chef de section, du Service fédéral des Eaux; M. Gottret, délégué du Département politique fédéral; M. Ruedi, directeur du Contrôle fédéral des Finances; M. Baumgartner, délégué de la Direction générale des C. F. F.; des représentants des autorités municipales: MM. Thévenaz de Genève, Genet de Lausanne, Wyss de Bienne, Ponnaz du Locle, Jacquier d'Yverdon, Dupuis de Neuchâtel, et Delapraz de Vevey; M. Balmer, ancien président du Conseil d'Etat de Genève et président d'honneur de l'Association; M. Otten Sooser, chef de la Section des Voies navigables et des Ports, à l'O. N. U.; M. Tournier, directeur à la Compagnie nationale du Rhône; M. Rastoin, président de la Chambre de Commerce de Marseille; MM. Kunz, président, et Aubert, directeur, de la Chambre de Commerce de Genève; M. Courbier, délégué de la Chambre de Commerce de Lyon; MM. Derippe, président, et Girod, vice-président, de la Chambre de Commerce française pour la Suisse; M. Kirchner, de la Direction de la Navigation de la Région de Lyon; MM. Guinand, président central, Kinsmen, président de la Commission de propagande, et Vallette-Viallard, président de la Commission technique, de l'Union générale des Rhodaniens; MM. les ingénieurs cantonaux Weber de Genève, Desbiolles de Fribourg, Dutoit de Lausanne; M. Ebner, ingénieur-conseil; MM. les représentants de la Presse.

L'ordre du jour comportait tout d'abord la lecture du rapport présidentiel dont nous donnons ci-dessous l'essentiel. Puis, furent approuvés les comptes des exercices 1948, 1949 et 1950, présentés par M. Elser, trésorier central. M. Edmond Pingeon, président de l'Association genevoise, fut élu président central par acclamations pour la période 1952 — 1955. En remerciant l'Assemblée, M. Pingeon rappela le travail accompli par le Comité central dont le mandat va expirer et spécialement, au cours de longues années, par M. Studer, président sortant. Sont également élus pour faire partie du prochain Comité central, M. Zwahlen, président de l'Association vaudoise; MM. Aubert, Bolens, Dentan et Magnin, du Comité de l'Association genevoise; et M. Thorens, président de la sous-section de Nyon de l'Association vaudoise.

M. Ebner, Dr ingénieur à Lausanne, exposa avec compétence le projet du *canal d'Entreroches*. Depuis 1912, date du projet de M. William Martin, les conditions de la navigation ont changé. Contrairement au projet Martin, le futur canal sera aménagé dans le lit même de la Venoge, tout en coupant cependant en de nombreux points les méandres de cette rivière. La traversée du Mormont est prévue en 2 tunnels parallèles séparés par une masse rocheuse de 30 m. Le second de ces tunnels sera creusé dès que le trafic l'exigera. Le canal sera à double voie, aménagé pour automoteurs de 900 t, ce qui permettra de réduire le rayon des courbes de 1000 à 300 m. Une attention toute spéciale est vouée au niveau du canal dans la plaine de l'Orbe en fonction de la nappe phréatique dont les niveaux sont régulièrement relevés. Trop bas, le canal risquerait de drainer les eaux et d'assècher la plaine; trop haut, de la convertir en marécage par infiltration; dans les 2 cas de la rendre impropre à la culture.

De l'exposé de M. Pingeon, ingénieur-conseil à Ge-

nève, sur *les problèmes de la navigation sur territoire genevois*, nous extrayons la partie relative à la délicate question de la *traversée de Genève:*

«Depuis le concours de 1943, notre Association s'est abstenue de prendre fait et cause pour l'un ou pour l'autre des projets, pensant qu'il fallait laisser le Service fédéral des Eaux pousser l'étude du tracé par la rive droite, le long de la rue de Lausanne, entre la Coulouvrenière et Sécheron.

Les 8 années qui se sont écoulées n'ont malheureusement pas apporté la solution tant attendue, et aujourd'hui, le problème reste entièrement à résoudre.

La Section genevoise a demandé, à plusieurs reprises, au Service fédéral des Eaux de bien vouloir faire procéder à une étude comparative des 3 solutions qui restent en présence et qui sont:

La traversée par le lit du Rhône, avec une seule écluse, ou avec plan d'eau surbaissé avec 2 écluses;

un souterrain de grande section reliant Sous-Terre à Sécheron;

et le projet primé au premier rang au concours, du canal traversant la ville par la rive droite.

Tous ces projets ont des avantages et des inconvénients; il s'agit maintenant de les comparer et finalement d'adopter celui que le développement de la ville, et surtout de la circulation ne condamne pas irrémédiablement.

La solution choisie viendra compléter alors le projet de traversée de la Suisse qui prend corps actuellement et qui, à fin 1953, nous orientera sur les possibilités techniques, financières et économiques de la voie navigable Rhône-Rhin. Nos espoirs, et je dirai même notre raison d'être, est de faire aboutir ce projet dans le laps de temps le plus court, pour le plus grand bien de notre pays.»

Puis, M. Picot, conseiller d'Etat, prit la parole au nom des autorités genevoises. Nos lecteurs trouveront des extraits de son discours d'autre part.

La séance prit fin sur la projection d'un film fort instructif sur *les grands travaux de Donzère-Mondragon* que chacun suivit avec un vif intérêt.

Le déjeuner, servi à l'Hôtel du Rhône, réunit quelque 150 convives. Prirent la parole: MM. Tournier, directeur administratif de la C. N. R., Kuntschen, directeur du Service fédéral des Eaux, Rastoin, président de la Chambre de Commerce de Marseille, et Kirchner, de la Direction de la Navigation de la Région de Lyon. *M. Tournier*, après avoir en termes aimables évoqué l'amitié franco-suisse, esquissa le programme de la C. N. R. Après celui de Donzère, sera ouvert le chantier de Montélimar, qui sera aussi un aménagement mixte, avec une écluse identique à celle de Bollène. L'aménagement intégral du Rhône demande la solution de problèmes de 3 ordres différents: *techniques:* ce sont les plus faciles à résoudre; *politiques:* le Gouvernement français est favorable, tout comme la Suisse; *financiers:* un prêt suisse, gagé par la production du haut Rhône, est souhaitable. Relevons à ce propos, que le prix de revient du kw à Génissiat est imbattable en France.

M. Kuntschen rappela que le crédit de fr. 500 000.— pour les Etudes, voté en 1947 par les Chambres, l'a été sans opposition. Dans deux ans le rapport sur les Etudes sera terminé; c'est une œuvre magnifique due à la grande compétence et à la capacité de travail de son directeur, M. Blattner. M. Kuntschen souligna que le choix de Genève pour le Comité central indique l'importance donnée à la réalisation de l'aménagement du Rhône.

M. Rastoin apporta à l'assemblée le salut de Marseille, grand port qui a du vouer ses forces à réparer les ruines amoncelées par la guerre. Maintenant cette œuvre de reconstruction est achevée pour les deux tiers et Marseille, qui pense nationalement par devoir, va à nouveau pouvoir penser internationalement par tradition. L'industrialisation de la vallée du Rhône, basée sur le développement des sources d'énergie que sont le pétrole et l'électricité, facilitera l'implantation de la navigation.

M. Kirchner dit son attachement à la cause de la navigation rhodanienne et assura qu'il suit avec grand intérêt les travaux d'aménagement du haut Rhône. Faisant allusion au regret exprimé par M. Pingeon de voir la remise à une date indéterminée de l'aménagement de Sault-Brénaz, M. Kirchner exprima l'avis que l'écluse existante pouvait être facilement adaptée aux besoins de la batellerie moderne et qu'au surplus ce secteur, en son état actuel, n'offrait pas de difficultés particulières pour la navigation.

Puis, pour la plupart des congressistes, ce fut la dispersion, tandis qu'une quarantaine d'entre eux, répondant à l'invitation de l'Association genevoise, se rendaient en autocar à Peney où ils suivirent avec intérêt les explications que leur donna M. Jaccard, du S. F. E., sur l'aménagement du futur port fluvial de Genève.

Sur le chemin du retour, un arrêt aux Caves du Mandement de Satigny permit à chacun de goûter ... et d'apprécier les produits du vignoble genevois. *A. V*

Rapport de M. Arthur Studer, ingénieur, président central

Le président commençant par rappeler que c'est à Genève que l'Association fut fondée en 1908, évoque le souvenir des pionniers de la navigation intérieure dans notre pays. Puis il continue:

«Soyez certains que le Comité central n'a négligé aucun des problèmes dont il devait s'occuper. Je vais en toucher quelques-uns.

Dès le printemps 1948, nous avons constitué la Commission des études, prévue dans l'arrêté fédéral concernant la participation de la Confédération à l'établissement d'un plan d'aménagement des eaux entre le lac Léman et l'embouchure de l'Aar dans le Rhin et l'élaboration d'une enquête économique.

Nous avons remis à cette commission de surveillance la gérance de l'intégralité des sommes recueillies pour cet immense travail, à savoir:

Fr. 500 000.— votés par les Chambres fédérales,
Fr. 240 000.— provenant des contributions cantonales des Etats de Vaud, Valais, Fribourg, Neuchâtel, Berne, Soleure et Argovie, et
Fr. 280 950.— provenant des communes, de sociétés industrielles et commerciales, de nos sections et de personnes privées.

Fr. 1 020 950.— total.

Après l'énorme travail de propagande et les multiples démarches faites durant 6 ans pour recueillir ces fonds, nos finances centrales ont été épuisées. Aussi, le Comité central s'est-il attaché, au cours de plusieurs années, à remédier à cette situation en s'efforçant de trouver de nouvelles ressources pour continuer une vigoureuse action de propagande.

Plusieurs propositions ont été examinées: ventes d'insignes sur la voie publique (plaques de chocolat, médailles, plaquettes), à l'instar de ce que font la Croix Rouge et le Heimatschutz, par exemple; mais nous nous sommes heurtés à de grandes difficultés qui nous ont amenés à l'abandon successif de ces projets.

Des ressources financières d'une certaine importance sont indispensables pour mener à chef une œuvre aussi considérable que la nôtre. Nous devons disposer d'une organisation vivante, agissante, apte à fournir de longs et *constants* efforts. Pour cela il faut le concours durable de personnes actives, rompues aux affaires, concours impossible à obtenir à titre bénévole. Les enthousiasmes s'émoussent rapidement devant l'endurance et le sacrifice de temps que réclame une tâche de longue haleine.

L'élargissement du Comité central, décidé à Yverdon, a été discuté à plusieurs reprises. Des démarches préliminaires ont déjà été faites, mais il convient de procéder avec prudence car il importe de faire appel à des personnalités fortement attachées à la question du canal transhelvétique qui, par leur situation, leur prestige dans les milieux du commerce et de l'industrie, puissent apporter à notre association un concours vraiment efficace. L'étude de cette question a été confiée à une commission spéciale qui s'en occupe actuellement.

De longues discussions introduites par nos collègues de l'Association genevoise, se sont déroulées au sujet des projets d'aménagement du Rhône et de la nécessité de prendre contact avec nos voisins français afin d'harmoniser nos efforts réciproques pour obtenir aussi rapidement que possible, l'aménagement du fleuve pour la navigation. La France poursuit avec un dynamisme remarquable la construction de grands ouvrages sur le Rhône pour la production de l'énergie électrique dont elle a besoin. Ces ouvrages forment une grande étape préparatoire à la navigation.

Des contacts plus étroits et plus fréquents, ayant un caractère privé, doivent être pris avec la France. Il est aussi désirable, voire même indispensable, que notre association soit représentée dans la Commission franco-suisse où elle pourrait exercer une influence utile. Ces dernières années, depuis 1939, à la suite des événements politiques, la Commission franco-suisse a été inopérante. Elle ne s'est pas réunie malgré les démarches de la Confédération en vue d'obtenir que cette Commission poursuive ses travaux.

L'Association genevoise, à laquelle nous proposerons aujourd'hui de reprendre le siège du Comité central, sera particulièrement bien placée, et disposera de l'appui de personnalités influentes, pour établir des contacts utiles avec la France en vue de promouvoir un effort commun des deux côtés de la frontière et d'accélérer la réalisation de la navigation sur le Rhône jusqu'à Genève.

A ce sujet, nous avons exposé à nos collègues genevois du Comité central notre désir respectueux de voir le Canton et la Ville de Genève se prononcer sur le choix définitif d'un des projets établis pour le passage de la navigation à travers la ville de Genève. Cette décision éveillerait un écho profond, en Suisse et en France, favorable à des pourparlers fructueux entre les deux pays. Elle permettrait à Genève de prendre les mesures légales propres à empêcher que de nouveaux ouvrages importants viennent s'ériger sur le tracé du futur canal et compromettent la possibilité de son exécution. Sans doute nous ne méconnaissons pas l'importance et la gravité de cette décision pour les autorités. Nous comprenons leurs hésitations, mais cette décision ne pourrait-elle pas — à notre époque de haute conjoncture de constructions — susciter l'éclosion d'un admirable plan d'urbanisme, provoquant la création de quartiers superbes en face de l'un des plus beaux panoramas du monde, et ouvrant d'autre part un immense champ d'activité.

Par ailleurs, nous avons pris un contact étroit avec l'Association pour l'aménagement de la navigation du haut Rhin, entre Bâle et Constance. Son président actuel, M. le Conseiller national Eder, nous a prêté, en son temps, un appui précieux dans nos démarches auprès de M. le Conseiller fédéral Celio, pour obtenir la subvention fédérale en faveur de nos études. N'oublions pas que le haut Rhin constitue une partie importante du canal transhelvétique. Or, la section du fleuve, de Koblenz à Bâle, n'est qu'en partie navigable. Nous devons donc appuyer les efforts de cette association pour obtenir la navigation sur le haut Rhin, aussi bien pour le secteur de Koblenz à Bâle que pour celui de Koblenz au lac de Constance. Ce dernier secteur prendra une importance considérable pour le transhelvétique lorsque le canal de liaison prévu entre le lac de Constance et Ulm sur le Danube, deviendra une réalité.

Revenons maintenant à la Commission d'études du canal transhelvétique. Elle se compose de 12 membres dont sept désignés par les sept cantons subventionnants et cinq par le Comité central; deux délégués de la Confédération y participent en qualité d'observateurs: le chef du Contrôle fédéral des Finances: M. Ruedi, et le directeur du Service fédéral des Eaux: M. Kuntschen, remplacé, en cas d'empêchement, par son adjoint, M. Jaccard.

Dans sa première séance, la Commission a désigné comme directeur des études M. Hans Blattner, ingénieur-conseil à Zurich, auteur de l'étude d'aménagement du haut Rhin, spécialiste réputé en matière de travaux hydrauliques.

Dans cette séance, la Commission a nommé un bureau de cinq membres, composé de: MM. A. Studer, président, président central ASRR; A. Peter, vice-président, représentant du Canton de Berne et membre du

Comité central; G. Béguin, secrétaire, secrétaire général du Comité central; Urs Sieber, trésorier, membre du Comité central; M. Pelet, anc. assesseur, ingénieur cantonal, représentant le Canton de Vaud, remplacé, lors de son décès, par M. Dutoit, ingénieur cantonal.

Les autres membres de la Commission sont: MM. Baeriswil, conseiller d'Etat du Canton de Fribourg; Leuba, conseiller d'Etat du Canton de Neuchâtel; Burgener, anc. ingénieur cantonal du Valais, remplacé par M. Wolf, ingénieur; Luchsinger, ingénieur cantonal de Soleure; Hauri, ingénieur cantonal d'Argovie; Zwygart, ingénieur, directeur de la N. O. K., Baden, délégué du Comité central; Peitrequin, municipal, directeur des œuvres sociales, Lausanne, anc. membre du Comité central, démissionnaire, remplacé par M. Reymond, ingénieur, Villeneuve, membre du Comité central.

Le directeur des Etudes se mit au travail dès le mois d'août 1948. Il élabora un programme englobant, d'une part, tous les ouvrages à prévoir pour rendre le cours de l'Aar navigable de Bienne jusqu'au Rhin et, d'autre part, le projet du canal d'Entreroches s'étendant du Léman au lac de Neuchâtel.

L'ensemble des études a été divisé en trois secteurs: Canal d'Entreroches — lacs jurassiens, pour la prévision des ports de refuge, et — cours de l'Aar.

Notons que l'arrêté fédéral du 16 décembre 1947 prescrit non seulement l'élaboration du plan d'aménagement de l'Aar, ainsi que le projet du canal de navigation reliant le lac Léman à celui de Neuchâtel, mais aussi l'étude de la répartition et de la disposition des paliers, en vue de l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques. Il s'agit, comme vous le voyez, d'un vaste programme dont la préparation a demandé au directeur des études un travail considérable que seul pouvait accomplir un ingénieur de classe particulièrement compétent, connaissant la situation hydraulique générale de la région et expert en matière de construction d'ouvrages, tels que corrections de cours d'eau, canaux, barrages, usines, etc.

L'ensemble de cette étude générale fut divisé en 160 parties à chacune desquelles fut attribué le montant des frais qui pouvait lui être consacré, proportionnellement à son importance, dans le cadre du crédit total disponible qui ne peut en aucune façon être dépassé. Ces lots d'études ont été répartis sur 5 années: 1948—1953. Les plus importants ont été confiés à des bureaux d'ingénieurs privés, échelonnés le long du canal transhelvétique et spécialisés dans le domaine des travaux hydrauliques. Pour certaines parties délicates et difficiles, des concours restreints furent organisés entre ingénieurs.

Au point où nous en sommes aujourd'hui, et sauf événement extraordinaire imprévisible, ces études seront terminées en 1953, y compris le rapport général demandé dans l'arrêté fédéral.

A ce jour, nous avons déjà remis les dossiers aux intéressés: Confédération et cantons, concernant les paliers de: 1. *Rupperswil—Auenstein*, 2. *Klingnau*, 3. *Beznau*, 4. *Aarau* et *Ruchlig*, 5. Correction de l'Aar (Nidau)—*Büren—Soleure*, 6. *Wildegg—Brugg;* 7. *Olten—Gösgen*, 8. *Wynau—Olten*, 9. Ports de refuge de l'embouchure de la *Thièle*.

Pour le canal d'Entreroches, M. Blattner s'est assuré la collaboration de deux spécialistes, Dr ingénieurs de grande renommée en matière de travaux hydrauliques: M. le professeur Alfred *Stucki*, directeur de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne, et M. Maurice *Ebner*, auteur des travaux de génie civil de la remarquable usine de Lavey. Ils travaillèrent en collaboration étroite avec le directeur général.

Rappelons qu'avant d'en entreprendre les études détaillées, nous avons tenu à éclaircir la question du tracé du canal d'Entreroches, entre Vufflens-la-Ville et le Léman, et l'emplacement du port de la région de Lausanne. Dans ce but, nous avons ouvert, en 1947, un concours d'idées (1er juillet 1947—15 mai 1948), financé par le Canton de Vaud, Lausanne, Morges et Renens, et notre association par le Service fédéral des Eaux.

Cette année même, nous avons désigné un comité d'enquête économique chargé de dresser le rapport prévu par l'arrêté fédéral. Celui-ci dispose que les travaux préparatoires et d'études engloberont les prévisions économiques concernant une voie navigable éventuelle du Léman jusqu'au Rhin.

Ce comité est présidé par M. Georges *Béguin*, avocat conseil au Bureau international pour la protection de la propriété intellectuelle, et secrétaire général de notre association.

Avant de former son comité d'experts économiques, M. Béguin s'est livré à un gros et savant travail préparatoire, en vue d'organiser son étude sur la base d'un questionnaire touchant à tous les problèmes que pose cette difficile étude. Il a pris contact avec la direction des Chemins de fer fédéraux et obtenu que ceux-ci désignent un représentant, en qualité d'observateur, pour participer à ces travaux. Nous sommes heureux de cette collaboration, car il est certain que, sans elle, les CFF auraient combattu dès sa parution les conclusions du rapport du Comité d'enquête. Il s'en serait suivi une ardente polémique de nature à créer le doute dans les esprits. Disons très hautement que nous ne désirons nullement porter préjudice à nos chemins de fer fédéraux, entreprise qui constitue un patrimone important de notre pays. Il n'est pas dans nos intentions de promouvoir un moyen de transport qui ait pour effet d'amener une concurrence aux CFF, mais nous avons la ferme conviction que l'introduction du trafic fluvial permettrait aux CFF d'obtenir une exploitation plus rationnelle en les débarrassant d'un trafic lourd et encombrant, entravant leur essor économique. Dans plusieurs pays la navigation intérieure cohabite avec la circulation des trains et les deux modes de transport y trouvent leur compte pour le plus grand bien de ces pays.

Nous savons que les CFF sont opposés à notre mouvement. Ils nous le disent loyalement dans une lettre dont nous avons pris connaissance le 14 février 1951, où ils nous annoncent la désignation de leur observateur. «Les Chemins de fer, disent-ils, n'apprécient pas outre mesure les efforts faits en vue de doter la Suisse de canaux navigables.» Leur attitude n'est pas seulement motivée par la forte concurrence que pourrait leur faire la navigation intérieure. Ils sont surtout convaincus que la réalisation de ces projets ne servirait pas l'intérêt supérieur du pays.

L'enquête objective à laquelle se livrera le Comité — en présence de l'observateur qui aura l'occasion de développer tous ses arguments — démontrera si les

craintes des CFF sont justifiées ou non. Il ne serait pas dans l'intérêt du pays, ni des CFF eux-mêmes, de vouloir conserver le monopole des transports si une répartition rationnelle des différentes catégories de transports, entre le rail et l'eau, contribuait à la fois à réduire le coût des marchandises à l'importation en Suisse, tout en supprimant — dans une proportion importante — les frais d'exploitation des chemins de fer. L'enquête nous renseignera et il ne sera pas en notre pouvoir d'imposer une décision pour l'introduction de la navigation intérieure s'il était péremptoirement démontré que l'introduction des chalands devait être ruineuse. Personne en Suisse n'y songerait.

La composition du Comité de l'enquête économique est la suivante:

Président: M. *G. Béguin,* avocat, secrétaire de la Commission d'études, Berne.

Membres: MM. le Dr *A. Abegg,* Bâle; le Dr *H. Aregger,* Landesplanung, Zurich; *H. Montandon,* vice-président du Comité de sidérurgie de l'O. E. C. E. à Lausanne, Neuchâtel; le professeur Dr *P. R. Rosset,* conseiller national, recteur de l'Université de Neuchâtel; le Dr *J. Schiess,* Zurich; tous spécialistes en matière économique.

Observateurs: MM. *J. P. Baumgartner,* Direction générale des CFF, Berne; le professeur *J. L'Huillier,* Genève; *F. Ruedi,* Chef du Contrôle fédéral des Finances, Berne; le Dr *Schaeffer,* Service fédéral des Eaux, Berne; le Dr *J. Wick,* Office fédéral des Transports, Berne.

Il convient maintenant de faire le point sur la question du canal transhelvétique.

Lors de l'assemblée générale extraordinaire du 14 juin 1941, à Neuchâtel, les résolutions suivantes furent prises:

«L'assemblée remercie nos autorités fédérales, cantonales et communales de l'intérêt et de l'appui qu'elles ont apportés jusqu'ici à cet important problème et témoigne sa reconnaissance aux personnes qui, dans toutes les parties du pays, ont généreusement et bénévolement consacré leur temps et leurs efforts à cette idée.

Elle approuve le plan d'action du Comité central de l'A. S. R. R. qui consiste à vouer tous ses efforts immédiats aux études et moyens d'exécution concernant l'aménagement du Rhône au Rhin par le canal transhelvétique.

Ces études serviront de base aux négociations que la Suisse doit entamer avec la France pour régler les conditions de navigation sur le Rhône.

Elle émet le vœu que la France soit appelée à collaborer le plus intimement possible à la réalisation de cette œuvre.

Elle appuie chaleureusement les demandes qui seront adressées par l'A. S. R. R. aux autorités fédérales, cantonales et communales, ainsi qu'aux particuliers pour obtenir les fonds nécessaires à l'exécution de ce programme.»

Vous constaterez que ce programme a été réalisé en grande partie. Nous avons obtenu le financement des études du canal transhelvétique et nous travaillons maintenant, depuis trois ans, au projet d'aménagement du canal de la frontière française au Rhin.

L'essentiel en 1941, comme aujourd'hui d'ailleurs, était de trouver les fonds nécessaires pour une activité utile et féconde. Jusque-là, on avait fait beaucoup de propagande basée sur l'idée du canal transhelvétique. Nous avions des adhérents fidèles qui s'étaient penchés avec attention et persévérance sur ce problème. Ils entrevoyaient clairement l'évolution économique que la navigation fluviale pourrait apporter dans notre pays. D'autres nous avaient prêté leur concours parce que l'idée en elle-même leur paraissait séduisante, mais sans pouvoir la justifier par des chiffres. Le moment était venu d'amener des preuves convaincantes, appuyées sur un projet technique complet accompagné d'un devis sérieux d'exécution du projet. D'autre part, il était indispensable d'en supputer les conséquences économiques. Tout cela a été fait.

Nous avons envisagé ensuite qu'il convenait avant tout d'aménager le Rhône depuis la frontière française jusqu'à Genève, étape première de réalisation. La Confédération, le Canton et la Ville de Genève n'hésitèrent pas à consacrer les crédits nécessaires pour établir les projets et devis de ce secteur important. Notre association prit alors l'initiative d'ouvrir un concours d'idées pour obtenir un projet du tracé du canal au travers de la ville de Genève. Grâce aux subventions de la Confédération, du Canton et de la Ville de Genève, ainsi que de notre association, ce concours eut lieu.

Puis notre association s'attela à la recherche des fonds nécessaires à l'élaboration du projet du canal du Léman jusqu'à l'embouchure de l'Aar dans le Rhin, devisé à un million. Après six ans de travail, de propagande et d'efforts, nous avons fini par obtenir fr. 1 020 950.—. Cette étude est maintenant en travail. Son importance réside dans le fait qu'elle se poursuit avec la collaboration étroite de la Confédération et des cantons, ce qui lui donne un caractère officiel. Elle nous permettra en outre de connaître avec une approximation suffisante le coût des travaux.

L'enquête économique qui se fait parallèlement indiquera la portée économique du canal transhelvétique. A fin 1953, au plus tard, nous aurons les résultats: des bases solides, indiscutables, pour soutenir notre propagande en faveur de sa réalisation.

Le rapport général qui se présentera sous la forme d'une publication importante d'une belle venue, avec textes et planches, constituera un document auquel nous donnerons une large diffusion dans tous les cantons. Il est certain que, si les résultats de ce travail sont convaincants, nous pourrons envisager — dans un avenir pas trop lointain — la réalisation du transhelvétique. Dès que le rapport paraîtra, les cantons et les communes traversés par le canal seront à même de prendre les dispositions nécessaires en vue d'assurer la possibilité de son exécution sur leur territoire. Ce sera le moment pour les sections de notre association d'engager les autorités à aller de l'avant et à leur prêter main forte.

Nos sections se trouveront en présence de tâches précises qui éveilleront un intérêt puissant parmi la population: la perspective de la navigation fluviale à travers la Suisse ne sera plus un mythe!»

Le président central termine en exprimant aux Autorités la reconnaissance du Comité central et en souhaitant à son successeur, M. Pingeon, une présidence heureuse et prospère.

Allocution de M. Albert Picot, Conseiller d'Etat de Genève, membre du Conseil des Etats de la Confédération suisse

Je tiens à rendre hommage à votre Association, fondée déjà avant la première guerre. Au début, elle ne groupait que des personnalités romandes. Il est très heureux que peu à peu l'ensemble du pays ait compris son utilité, et que de fortes personnalités de la Suisse centrale et orientale soient venues renforcer son action.

Les autorités suisses ont clairement manifesté qu'elles comprenaient la portée politique du problème de la navigation fluviale. Si le Rhin est la seule voie d'accès à la Suisse venant de la mer, notre pays ne semble respirer que par un poumon. C'est l'intérêt manifeste de la Suisse de respirer aussi dans ce domaine par la voie du Rhône, apportant en Suisse tous les fruits de la production française et méditerranéenne.

A cet égard, vous me permettrez de rappeler les paroles éloquentes que M. Edouard Herriot, maire de Lyon, prononçait déjà à Genève le 5 novembre 1916:

«Je viens vous dire: vous ne devez pas être plus dans la gravitation économique de la France que de l'Allemagne et de tout autre pays. Vous devez être libres. Seulement si vous craignez de voir les issues complètement obstruées et par conséquent d'être dans la dépendance étroite de tel Etat qui vous dominerait au point de vue économique, réservez-vous au moins la liberté de choisir d'aller vers le Nord ou vers le Sud ou vers l'Est ou vers l'Ouest. C'est ainsi que s'établit une liberté économique. Et moi, Français, je n'ai d'autre ambition que de vous aider à réaliser, à établir votre liberté de choisir.»

Les études poursuivies dans ces matières sont toujours difficiles, puisqu'il ne s'agit pas seulement de navigation, mais aussi des vastes problèmes de l'irrigation et des forces hydrauliques. Mais si la tâche est immense, on peut bien dire aujourd'hui, en 1951, que des perspectives de succès se dessinent. Lorsque, en 1914, mon ami Paul Balmer, ancien président du Conseil d'Etat, son comité et ses correspondants français, envisageaient l'arrivée des chalands de Marseille vers Genève, ils pouvaient paraître travailler dans le monde des chimères. Un obstacle terrible se dressait en face de ces plans: le défilé qui, de Seyssel à la frontière suisse, paraissait à peu près infranchissable. Aujourd'hui, par la construction des barrages de Génissiat, de Chancy-Pougny, de Verbois, la voie d'eau a été tracée par des travaux publics formidables, et l'on peut dire que la puissance de l'homme a vaincu les obstacles dressés par la nature. L'établissement définitif des écluses est proportionnellement une tâche facile en face de toutes celles qui ont été résolues dans un récent passé.

Mais pour que l'œuvre continue, une condition essentielle doit être remplie: celle de la réalisation de l'entente entre la France et la Suisse pour fixer le statut de la voie royale du Rhône, et pour établir les étapes des relais qui doivent aller de Genève en aval du Rhône, à Genève en amont du Rhône, puis au-delà. Je vous rappelle qu'en 1918, la Suisse a pris l'initiative d'entamer des négociations avec la France au sujet de l'aménagement du Rhône pour la navigation. La France a demandé à lier le programme à celui d'une augmentation de la tranche d'eau du lac utilisable en hiver et permettant d'accroître la production des usines hydro-électriques qu'elle avait l'intention de construire sur le Rhône. De longues discussions ont été engagées entre les cantons suisses sur la question de l'amplitude des niveaux du lac. M. Jean Boissonnas, qui vient de mourir, les a poursuivies avec succès pendant treize ans et avait abouti déjà à des formules qui viennent à la rencontre des projets français. Une commission franco-suisse pour discuter du projet de convention présenté par la Suisse, fut nommée. La guerre est venue, et la reprise des négociations n'a pu avoir lieu que le 12 octobre 1948. Malheureusement, depuis lors, la France a dû faire face à l'étude de vastes problèmes et elle a préféré ne pas trop s'engager encore dans des négociations. Les autorités suisses ont fait savoir qu'elles désiraient voir la commission reprendre ses travaux, mais une prochaine séance n'a pas encore été convoquée.

Qu'il soit permis à un magistrat suisse de s'adresser aujourd'hui à ses amis français pour leur demander d'user de toute leur influence en faveur d'une reprise des conversations. France et Suisse désirent l'une et l'autre la liberté de navigation pour les deux Etats, et des formules peuvent être trouvées pour la liberté de navigation d'autres pays intéressés plus ou moins par ce trafic européen. La question de savoir si la voie navigable du Rhône s'arrêtera d'abord dans un port situé à l'aval de Genève, ou traversera Genève, ne comportera que des discussions techniques portant avant tout sur l'évolution temporaire des étapes. La Suisse, en faisant déjà des études complètes pour la traversée de Genève, a montré sa bonne volonté. D'autre part, l'arrêté fédéral du 16 décembre 1947, a bien prouvé à l'opinion publique suisse que la question de l'établissement du canal du lac Léman au lac de Neuchâtel était moins difficile qu'on ne l'avait cru autrefois.

Vous vous rappelez aussi que le Canton de Genève et la Ville dépensent près de 340 000 fr. pour étudier le raccord entre le lac de Génissiat et le Rhône suisse.

Il est possible que des questions financières puissent faire souhaiter à la Suisse de commencer tout d'abord par l'établissement de la voie fluviale jusqu'en aval de Genève, mais il va sans dire que le but final à atteindre est le lac Léman et la possibilité, pour des villes comme Thonon et Evian, de voir arriver les chalands de la Méditerranée dans leurs eaux céruléennes.

Chers amis français, si vous entrez en contact avec vos sphères gouvernementales, dites bien que les Suisses, ces hommes heureux qui ont échappé aux deux grandes guerres du siècle, comprennent la situation de la France. Ils savent les heures douloureuses qu'elle a vécues et ils comprennent bien qu'un code d'urgence est nécessaire pour régler les étapes de son merveilleux relèvement.

Mais dites-leur aussi l'importance pour l'influence française d'une voie fluviale, riche de souvenirs historiques, lien naturel entre des populations qu'anime un même idéal de civilisation fondée sur le droit et sur la liberté, lien naturel entre deux peuples démocratiques qu'aucune querelle ne divise et qui sont unis par les liens d'une profonde amitié.