

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 45 (1953)
Heft: 3

Rubrik: Rhône-Rhein = 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: 18.02.2026

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

RHÔNE - RHIN RHONE - RHEIN

No. 1 Mars 1953

Nr. 1 März 1953

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

Paraissant chaque trimestre

Erscheint vierteljährlich

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

Secrétariat central de l'A.S.R.R.:

Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 410 44

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

Chronique des sections

Section de Lausanne

Dans notre dernier numéro, nous avons donné un compte-rendu de l'intéressant exposé sur *la navigation fluviale dans l'Est européen et sur le Danube*, présenté à Lausanne par M. René Meylan, professeur.

Poursuivant le cycle de ses conférences, l'active Section de Lausanne avait invité, le 9 décembre, M. Nicolas Jaquet, directeur général de la *Compagnie suisse de Navigation S. A.* à Bâle, et Conseiller national, à traiter l'important sujet de *la navigation rhénane dans le cadre de l'économie suisse*. M. Jaquet conquiert d'emblée ses nombreux auditeurs en les entretenant non plus d'exemples pris à l'étranger, ou de projets, mais bien d'impressionnantes et très actuelles réalisations dont il a, par la pratique journalière, une connaissance approfondie.

Le conférencier voit trois moyens au service des transports extérieurs: le chemin de fer, la voie navigable et l'aviation. A juste titre, il accorde une importance primordiale à la voie navigable qui est le seul moyen de transport sur lequel notre pays, éloigné de la mer, puisse avoir une influence directe, tandis que le rail est commandé par les pays qu'il traverse et dont nous dépendons. En Suisse, bien que l'on puisse parler à certains égards d'une renaissance de la navigation fluviale, celle-ci est une création tardive. Il n'y a guère que 50 ans que le premier chaland accostait à Bâle. Aujourd'hui, 4½ millions de tonnes de marchandises y sont transbordées.

L'heureux développement de la navigation fluviale dépend des solutions données à trois problèmes: géographique, technique et juridique.

Concernant le premier, une voie fluviale est intéressante dans la mesure de l'importance de son hinterland, de l'extension de son trafic entre deux ports extrêmes et des centres de production qu'elle traverse. Le Rhin est le seul fleuve européen qui offre tous ces avantages poussés au maximum. Que l'on pense un instant à l'importance économique des régions qu'il traverse, des ports maritimes qui l'alimentent et des bassins miniers et industriels qu'il dessert.

Le problème technique est également important. Il est nécessaire que le fleuve soit assuré d'un régime d'eau minimum pendant une période de l'année aussi longue que possible.

Du problème technique relèvent également les conditions de traction. La vapeur n'a pas été favorable à la navigation, elle a provoqué en revanche l'essor prodigieux des chemins de fer. L'adoption du moteur

Diesel, il y a quelque trente ans, a permis la renaissance de la navigation, qu'un peu tôt, l'on jugeait condamnée. Le moteur Diesel a valu à la batellerie un accroissement de la puissance de propulsion, d'où la possibilité d'augmenter le tonnage des bateaux ainsi que leur vitesse. Il en est résulté une rotation plus rapide des bateaux qui a permis, à son tour, de transporter par eau de nouvelles catégories de marchandises demandant une livraison relativement rapide.

Le problème juridique est extrêmement important surtout pour la navigation fluviale transitant en pays étrangers. A cet égard, le régime plus ou moins internationalisé en vigueur sur le Rhin est une solution satisfaisante. En 1830, un accord était conclu entre la France, les Pays-Bas et quatre états allemands. L'Acte de Mannheim, de 1868, modifié par le Traité de Versailles, est encore en vigueur. Ainsi depuis 120 ans, la navigation rhénane est réglée par une organisation centrale internationale qui a fait ses preuves. Le Traité de Versailles a admis la Suisse à cet organisme international, dont le siège est à Strasbourg, et où notre pays est représenté par deux délégués. Le statut du Rhin accorde entre autres, à la navigation deux sérieuses garanties: l'absence de tout obstacle technique sur le fleuve de Bâle à la mer et, plus important, le droit de circuler librement sur le Rhin sans qu'aucune taxe puisse être levée.

Cet exposé d'ordre général une fois fait, le conférencier commenta un grand nombre de clichés fort instructifs pris dans les ports rhénans de la mer du Nord, le long du cours du grand fleuve et, finalement, dans les ports de Bâle. Les auditeurs-spectateurs purent se convaincre de la croissante importance de la navigation rhénane et du port de Bâle dans l'économie suisse. Près de la moitié de nos importations nous parviennent maintenant par le Rhin. Sur le total des importations par Bâle l'année dernière (près de 4 millions de tonnes), les combustibles solides représentaient plus de 42 %, les hydrocarbures ainsi que les marchandises diverses 21 % pour chacune de ces catégories, et les céréales et fourrages environ 15 %. Les ports de Bâle, grâce à leurs silos et hangars, jouent un rôle important dans le stockage des marchandises. Depuis 1936, la Suisse ne stocke plus son blé à l'étranger. D'après un tableau statistique pour l'année 1950, il est intéressant de délimiter la sphère d'influence des ports bâlois. On constate tout d'abord que la totalité des importations a la Suisse pour destination finale; donc aucun transit destiné à un pays étranger. Le 56,7 % est pour les 4 cantons de Zurich, Berne, Bâle-Ville et Argovie (dans l'ordre d'importance). Ce sont les cantons les plus rap-

prochés, les plus peuplés et les plus industriels. Les cantons de Suisse Orientale de Saint-Gall et de Thurgovie participent à ces importations pour 11,5 % au total, soit exactement la part d'Argovie. Le canton de Vaud suit avec 5 % (fourrages), c'est celui des cantons romands dont la part est la plus élevée, les autres participant pour 1 à 2 % chacun. (On peut juger également par là de la nécessité d'une liaison fluviale avec la Méditerranée. Réd.)

Cependant, l'influence de la participation de notre pays à la navigation rhénane ne se borne pas là. Les bas tarifs rhénans exercent une pression sur les prix de transport par rail aussi bien pour les marchandises en provenance de la Méditerranée que de la mer du Nord. Le pays tout entier bénéficie de ces très appréciables économies des frais de transport.

Répondant aimablement à l'appel de la Section de Lausanne, M. Gilbert Tournier, le distingué directeur de la Compagnie nationale du Rhône, introduit par M. Gillard, président, à fait, le 18 février, une conférence attentivement suivie par un nombreux public, sur *Rhône, fleuve d'Europe*.

M. Tournier évoqua tout d'abord le rôle de premier plan tenu par le Rhône à l'aube de notre civilisation dont il facilita la pénétration vers le Nord-Ouest. Le réseau des canaux se développa à partir du 15^e siècle dans le nord de la France, il fut basé sur l'exploitation du charbon et de l'acier qui marqua le rôle prédominant de la Seine. Furent successivement réalisés le canal de la Marne à la Saône, le canal de l'Est, le canal du Rhône au Rhin. Sur un réseau total de quelque 8500 km de voies navigables françaises, celles du Nord représentent un tiers où passent les $\frac{3}{4}$ du trafic total. Le Rhin transporte le 12 % de ce trafic total, les voies du Centre 7 %, celles du Midi (Rhône excepté) 5 % et le Rhône 2 %. C'est dire la diminution progressive de l'importance de ce fleuve.

Cependant, grâce aux corrections entreprises sur le Rhône par l'ingénieur Girardon et ses successeurs, le chenal navigable a été approfondi et un mouillage de 1,60 m est actuellement assuré toute l'année. Le tronçon du bas Rhône est maintenant comparable au secteur du Rhin à l'amont de Strasbourg.

Les raisons de la décadence de la navigation rhodanienne sont diverses. La vapeur tout d'abord lui fut néfaste. Les bateaux à vapeur nécessitaient un enfoncement plus grand. La concurrence du rail porta au chaland rhodanien un coup quasi mortel, le trafic sur le Rhône, de 600 000 tonnes en 1840, tomba à 200 000 en 1860. Il se situe actuellement entre 800 000 et 1 million de tonnes.

La voie rhodanienne peut être revigorée par l'implantation d'industries nouvelles utilisant l'énergie électrique fournie par les usines édifiées par la C. N. R. ou l'important débit du fleuve (projet de construction de piles atomiques). Actuellement, les hydro-carbures d'Orient, raffinés à Berre, fournissent la moitié du trafic fluvial.

Quant au canal français du Rhône au Rhin, dans son état actuel, il est impropre à transporter des bateaux soit de l'un ou de l'autre fleuve. Il est aménagé pour des péniches du type flamand (340 tonnes) et comporte 157 écluses de petites dimensions. Sa modernisation serait extrêmement coûteuse et sans contre-par-

tie d'un bénéfice électrique. Néanmoins, si la modernisation du canal du Rhône au Rhin était entreprise, il y aurait là une menace pour les projets suisses. Dans l'esprit des initiateurs de l'aménagement du Rhône, la liaison du Rhône au Rhin doit se faire soit par la modernisation du canal existant soit par la création du canal transhelvétique.

La batellerie rhodanienne est en pleine renaissance, elle semble s'orienter vers l'adoption d'une solution mixte qui est celle de l'automoteur-remorqueur d'un chaland.

La règle d'or de la Compagnie nationale du Rhône est de faire payer l'aménagement de la navigation et de l'irrigation par l'électricité. Sur 14 millions de kwh productibles par le Rhône, 4 millions sont existants. La navigation sur le bas Rhône est sérieusement améliorée par les 40 km aménagés à Donzère-Mondragon sur les 85 km réputés difficiles du fleuve. *Les travaux faits et en cours engagent l'avenir sans retour.*

La formation économique de l'Europe, telle qu'elle s'esquisse actuellement, peut, à priori, rapprocher les deux fleuves, Rhône et Rhin. La Méditerranée est de nouveau au Centre du Vieux Monde, lieu de transit obligé entre l'Afrique et l'Europe. Il n'est donc pas chimérique d'espérer l'industrialisation de la Vallée du Rhône — facilitée par une voie navigable moderne, une source d'énergie électrique considérable à disposition ainsi que le gros débit du fleuve — et l'établissement d'échanges actifs entre le Rhin, d'une part, l'Afrique et le Proche-Orient, de l'autre. Ainsi la poursuite de l'aménagement du Rhône se trouve amplement justifiée.

En ce qui concerne le futur canal transhelvétique, sa réalisation, aux yeux du confédéralier, dépend de la solution de problèmes politiques. Comparé au Rhône-Rhin français, le Transhelvétique a l'avantage de permettre un financement par l'électricité. Sa réalisation appartient à la Suisse, qui a les possibilités financières nécessaires et est la première intéressée, la France, elle, pouvant également trouver son compte à la modernisation du canal du Rhône au Rhin.

M. Tournier termina en disant avec quel intérêt on attendait en France la publication du Rapport général des études et, tout spécialement, des résultats de l'enquête économique. De ces résultats peuvent finalement dépendre la création du Transhelvétique et l'aménagement du haut Rhône en voie navigable.

M. Pingon, président central, remercia le confédéralier et exprima, en termes chaleureux, le vœu de voir la France et la Suisse reprendre enfin les négociations interrompues depuis 1948.

La soirée se termina par la projection de deux films: «Génissiat» et «l'Or du Rhône», que l'assistance suivit avec un égal intérêt.

A. V.

Association genevoise pour la navigation fluviale

Nous remercions vivement nos membres qui se sont acquittés de leur cotisation pour 1953. 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 1 1670. En le faisant ils s'épargneront le désagrément d'un remboursement et nous éviteront un surcroît de travail. Merci!

Excursion à Donzère-Mondragon les 23, 24 et 25 mai 1953

Samedi 23 mai: Départ 15 h en autocar de Genève (Gare Cornavin) par Perly (frontière), Annecy, Aix-les-Bains, Voiron, pour *Valence*, arr. 19 h 30. Installation à l'hôtel. Dîner et logement.

Dimanche 24 mai: Petit déjeuner. Transfert en autocar au débarcadère. *Valence* dép. 07 h 30 en vedettes, descente du Rhône jusqu'à l'entrée du Canal de *Donzère*. Court arrêt, visite du barrage de retenue sur le Rhône et des 2 barrages de garde sur le canal. Repas froid à bord. Continuation de la descente par l'Ecluse de St-Pierre (Bollène) jusqu'en *Avignon*, arr. 15 h 30 environ. Débarquement. Tour de ville en autocar (Palais des Papes, les remparts, etc.), puis continuation sur *Villeneuve-lès-Avignon*: visite du Fort St-André, de la Chartreuse du Val de Bénédiction et de l'Hospice-Musée (Couronnement de la Vierge); départ pour *Orange*. Installation à l'hôtel. Dîner et logement.

Lundi 25 mai: Petit déjeuner. Dép. 08 h en autocar pour *Bollène*. Visite de l'Usine André Blondel. Départ 10 h en autocar pour *Valence*. Déjeuner. Dép. 13 h 30 précises pour *Genève*. Arr. 18 h 45 pour les trains de 19 h 06 et 19 h 52.

Prix par personne: Fr. 120.—.

Suppléments: Chambre individuelle, par personne *Fr. 4.—*, chambre avec bain, par pers. *Fr. 5.—*.

Ce prix comprend: Le parcours en autocar et en vedette, les repas et le logement dans de bons hôtels, les repas en cours de route, les pourboires et les taxes; les visites prévues au programme, les frais de guides locaux, l'assurance combinée bagages et accidents soit: bagages *Fr. 1000.—*, décès *Fr. 5000.—*, invalidité *Fr. 10 000.—*, frais de guérison *Fr. 500.—*; les soins d'un représentant de l'Agence chargé de la bonne exécution matérielle du voyage.

Ne sont pas compris: Les boissons et suppléments aux repas.

Passeport: Pour les ressortissants suisses, un passeport valide (ou périmé de moins de 5 ans), ou une pièce d'identité officielle avec photo est nécessaire.

Inscriptions au plus tôt, dernier délai: 15 avril. Nombre des participants strictement limité.

Sous réserve de modifications dictées par les circonstances.

Pfingstausflug nach Donzère-Mondragon

Samstag, 23. Mai: 15.00 ab *Genf* (Bahnhof Cornavin) mit Autocar über *Perly* (Grenze), *Annecy*, *Aix-les-Bains*, *Voiron*, nach *Valence*. Ankunft 19.30. Bezug der Hotelzimmer, Abendessen. Übernachten.

Sonntag, 24. Mai: Frühstück. Fahrt im Autocar nach der Schifflande. Abf. 07.30 zur Rhonefahrt ab *Valence* mit «Vedettes» bis zur Mündung des *Donzère-Kanals*. Kurzer Aufenthalt. Besuch des Rhonestauwehres und der beiden Kanalsicherheitsstauwehre. Kalte Mahlzeit an Bord. Fortsetzung der Fahrt durch die Schleuse St-Pierre (Bollène) bis *Avignon*, Ank. etwa 15.30. Besuch der Stadt im Autocar (Palais des Papes, der alten Befestigungen usw.), Weiterfahrt nach *Villeneuve-lès-Avignon*: Besuch des Forts St-André, der Chartreuse du Val de Bénédiction und des Hospice-Musée (Couronnement de la Vierge). Abfahrt nach *Orange*. Unterkunft im Hotel. Abendessen. Übernachten.

Montag, 25. Mai: Frühstück. 08.00 Abf. mit Autocar nach *Bollène*. Besuch des Kraftwerks André Blondel. 10.00 Weiterfahrt nach *Valence*. Mittagessen. Punkt 13.30 Abf. nach *Genf*. Ankunft 18.45 mit Anschluß an die Züge 19.06 und 19.52.

Pauschalpreis pro Person: Fr. 120.—. Zuschläge: für Einzelzimmer pro Person *Fr. 4.—*, für Zimmer mit Bad *Fr. 5.—*.

Der Pauschalpreis schließt ein: Fahrt im Autocar und Rhonefahrt, Unterkunft und Verpflegung in guten Hotels inkl. Service und Taxen, sämtliche im Programm aufgeführten Ausflüge mit Ortsreisebegleitern, eine Gepäck- und Unfallversicherung: *Fr. 1000.—* für Gepäck, *Fr. 5000.—* bei Todesfall, bzw. *Fr. 10 000.—* im Ganzinvaliditätsfall, *Fr. 500.—* für Heilungskosten; die Begleitung durch einen Vertreter der organisierenden Reiseagentur, verantwortlich für den reibungslosen Ablauf der Reise.

Nicht inbegriffen: Die Getränke und Zusätzliches bei den Mahlzeiten.

Paß: Schweizer Bürger benötigen einen gültigen oder einen weniger als 5 Jahre verfallenen Paß oder eine gültige Identitätskarte mit amtlich abgestempelter Photo.

Anmeldungen sobald als möglich. Letzter Termin: 15. April. Teilnehmerzahl beschränkt.

Fahrplan-, Tarif- und Kursänderungen vorbehalten.

Bulletin d'inscription

Je participerai à l'excursion organisée à *Donzère-Mondragon* les 23, 24 et 25 mai 1953 par l'agence *Natural Le Coultre*, 24 Grand Quai, *Genève*, et vous prie de réserver:

chambre (s) à 1 lit* / 2 lits* / gd lit* avec* / sans* bain * biffer ce qui ne convient pas.

Je partagerai une chambre avec : M

Les hôtels en France ne disposant que de peu de chambres individuelles, nous demandons à MM. les participants, dans la mesure du possible, de partager une chambre avec une personne de leur connaissance.

Je verse le prix du voyage au compte de chèques postaux de l'Agence I 9104.

Etes-vous membre d'une section de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin?

Si oui, laquelle?

Nom et prénom (lisible):

Adresse:

Signature:

L'Association genevoise pour la navigation fluviale a eu le profond regret de perdre, le 24 janvier 1953,

Monsieur **Aloys HENTSCH**

président d'honneur

qui fut son président de 1942 à 1949.

Ce fut le durable mérite de M. Hentsch de comprendre qu'un regroupement des forces à Genève en vue de réaliser la navigation fluviale était nécessaire. C'était chose faite le 26 mai 1942 par la fusion de la *Section genevoise de l'A.S.R.R.* et du *Groupe du Port Fluvial*, dont le défunt était président, et la constitution de l'*Association genevoise pour la navigation fluviale et le Port de Genève*. Avec diplomatie, tact et un inlassable enthousiasme, Aloys Hentsch guida les premiers pas de la nouvelle association en harmonisant les tendances, quelquefois un peu divergentes, des deux groupes fondateurs.

Financier et économiste, mettant avec désintéressement ses forces et ses loisirs au service de la cité — il fut pendant plusieurs années président de la *Fédération genevoise des associations d'intérêts de quartiers* — Aloys Hentsch comprit rapidement les perspectives incomparables de développement économique que pouvait offrir à son canton et au pays tout entier la navigation intérieure.

En 1949, durement atteint dans sa santé, Aloys Hentsch devait renoncer à son mandat présidentiel, abandonner toute activité professionnelle et chercher dans le Midi un climat plus clément. Il continua néanmoins à suivre avec un grand intérêt les travaux de l'association qu'il avait si fort à cœur.

Nous garderons à Aloys Hentsch un souvenir de durable reconnaissance et prions sa famille, et tout particulièrement Madame Aloys Hentsch, d'agréer nos respectueuses condoléances et l'hommage de notre vive sympathie.

R.-R.

Bibliographie

«RHONE, DIEU CONQUIS»

En présentant mon ami *Gilbert Tournier* à l'Académie Rhodanienne des lettres, je savais qu'il honorerait grandement cette Compagnie. Il avait peu publié, mais ce qu'il avait écrit permettait de juger sa pensée et son style. Le style c'est l'homme. La promesse a été tenue: le livre que vient de publier Gilbert Tournier est si remarquable qu'on ne peut le classer dans aucune catégorie: il tient du roman, de l'essai, de l'histoire, de la science, surtout de la poésie. Le prêtre du dieu Rhône a su rendre à son maître le plus bel hommage, l'éloge le plus émouvant qu'il soit.

Le sujet à traiter n'était pas facile. Après Mistral, après Charles Lenthéric, Alexandre Arnoux, toute médiocrité était interdite. Il fallait aussi dire des choses nouvelles.

Il fallait surtout rendre sympathique cet énorme appareillage mécanique du Rhône qui, en lui-même ne peut intéresser que le peuple des ingénieurs et des tech-

iciens. Et c'est là ce que je trouve de plus remarquable chez Gilbert Tournier! c'est qu'il a su dégager la beauté de la grandeur de l'effort humain, du travail, de la conquête de l'homme sur la nature.

Le sujet n'était pas spectaculaire comme celui d'un barrage en haute montagne, accroché à la roche, maintenant un lac bleu limpide où des icebergs viennent flotter.

Les travaux étaient beaucoup plus grands mais parlaient moins à l'imagination. Le poète sait leur rendre la juste place qu'ils méritent.

Comme cette Compagnie du Rhône a de la chance: elle possède des ingénieurs remarquables et des administrateurs, écrivains du plus grand talent.

Allez voir les travaux du Rhône après avoir lu le livre de Gilbert Tournier. Vous aurez la véritable initiation qui permet de comprendre et d'admirer cette œuvre unique en son genre en Europe.

Marcel Guinand, président central de l'Union générale des Rhodaniens.

Anmeldungsschein

Ich melde mich hiermit für den Ausflug nach *Donzère-Mondragon* am 23., 24. und 25. Mai 1953, organisiert durch die Reiseagentur *Natural Le Coultre*, Grand Quai 24, Genf, an und bitte Sie zu reservieren:

Zimmer ein* / zwei* / Doppel* - Bett mit* / ohne* Bad

* Nicht Zutreffendes streichen.

Ich werde mein Zimmer mit

teilen.

Da die Hotels in Frankreich über sehr wenig Einzelzimmer verfügen, wären wir Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns mit Ihrer Anmeldung mitteilen könnten, mit wem Sie ein Zimmer zu teilen wünschen.

Ich bezahle den Preis der Reise auf das Postcheckkonto I 9104 der Reiseagentur ein.

Sind Sie Mitglied einer Sektion des Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes?

Wenn ja, welche?

Name und Vorname (deutlich schreiben):

Adresse:

Unterschrift: