Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 45 (1953)
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: 21.01.2026

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

No. 4 Déc. 1953

RHÔNE-RHIN
RHONE-RHEIN

Nr. 4 Dez. 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-SCHIFFAHRTSVERBANDES

Secrétariat central de l'A.S.R.R.: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 41044
Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 41044

L'assemblée générale de L'ASRR

Fribourg, 28 novembre 1953

La manifestation de Fribourg laissera certainement à chacun le souvenir d'une parfaite réussite. L'intérêt des exposés présentés ne faiblit pas un instant et, détail important, l'horaire du programme fut suivi jusqu'à la fin. Nous sommes redevables de cette excellente organisation à MM. Desbiolles, président, et Comte, secrétaire, de notre section de Fribourg, à qui nous exprimons ici toute notre reconnaissance.

C'est devant une centaine de personnes que le président central, M. Pingeon, ouvrit la séance dans un des auditoires des bâtiments universitaires. Citons, parmi les personnalités présentes: MM. les conseillers d'Etat Ayer, Ducotterd et Python, représentant le canton de Fribourg; MM. Kuntschen, directeur, et Jaccard, chef de section, du Service fédéral des eaux; M. Ruedi, directeur du contrôle fédéral des finances; M. le juge cantonal Ems; M. le professeur Schwarzfischer de l'Université de Fribourg; M. l'ingénieur en chef Peter, du département des Travaux publics de St-Gall; M. Bossard, du département du Commerce et de l'Industrie de Genève; M. Balmer, président d'honneur de l'ASRR et ancien président du gouvernement genevois; M. Gicot, président de l'Association des Grands Barrages; M. Guinand, président central de l'Union générale des Rhodaniens; M. Krucker, de l'Association du Nord-Est suisse pour la navigation de Bâle au lac de Constance; M. Töndury, représentant l'Association suisse pour l'aménagement des eaux, le Linth-Limmatverband de Zurich, et le Reussverband de Lucerne; MM. Studer, président de la Commission d'étude Léman-Rhin, Blattner, directeur des études techniques, Béguin, président du Comité de l'enquête économique; M. Desbiolles, ingénieur cantonal de Fribourg; ainsi que de nombreux membres du Comité central de l'Association et des représentants de la grande industrie.

Des personnalités du monde politique, de la magistrature judiciaire, de l'industrie, ainsi que plusieurs membres s'étaient fait excuser.

M. le conseiller d'Etat Ayer apporta le salut des autorités cantonales et municipales fribourgeoises. Il dit en termes aimables la haute estime du Conseil d'Etat — représenté par trois de ses membres — pour l'Association et le travail d'intérêt national qu'elle accomplit. Le choix de Fribourg, dont la mission est de rapprocher les deux mondes latin et germanique, a ici la valeur d'un symbôle.

Après le rapport présidentiel, dont nous donnons plus loin un extrait, l'assemblée entendit les rapports financiers: le trésorier central, M. Dentan, sur les comptes des exercices 1951 et 1952; les vérificateurs des comptes: M. Henry, de la section vaudoise, pour l'année 1951, et M. Dierauer, de la section genevoise, pour l'année 1952. En présentant le budget pour 1954, M. Dentan, annonça la suppression dans 3 ans, par diminution annuelle d'un tiers, de la subvention fédérale. C'est une mesure générale d'économie qui frappe également d'autres associations. Il est indispensable, poursuivit le trésorier, que toutes les sections s'acquittent scrupuleusement de leurs cotisations centrales.

A l'unanimité, l'assemblée accepta tous les rapports et confirma leurs mandats à MM. Dierauer et Raymond, commissaires-vérificateurs.

La partie administrative étant terminée, M. Studer fit une communication sur les travaux de la Commission d'étude Léman-Rhin qu'il préside. Les études techniques sont achevées, les plans originaux ont déjà été remis à la Confédération et des copies aux cantons pour les secteurs qui les intéressent. Les résultats techniques seront publiés en 2 volumes en janvier 1954. M. Studer rendit un juste hommage à M. Blattner, directeur des études techniques, et à M. Béguin, président du Comité de l'enquête économique. Ce comité achève maintenant ses travaux dont les résultats feront l'objet d'un troisième volume publié dans le courant du printemps prochain. M. Studer termina par une profession de foi en l'avenir de la navigation fluviale dans notre pays.

A la fin de cette très intéressante séance, les participants prirent un plaisir évident à entendre un exposé de M. Paul Balmer sur «le Rhône, agent de liberté». Un fort contingent de pontonniers bernois accourus de la capitale voisine et de nombreux Fribourgeois s'étaient joints pour la circonstance à l'assemblée générale. Disert et persuasif, M. Balmer sait l'art de captiver son auditoire et de lui communiquer son juvénile enthousiasme pour la navigation fluviale en Suisse dont il est depuis de longues années l'éloquent défenseur. L'orateur évoqua tour à tour la première décise du Rhône de Genève à Marseille, en 1932, par les pontonniers bernois sous la conduite du colonel Muller, l'historique discours prononcé à Genève, en 1916, par le président Herriot démontrant que l'accès à la mer par le Rhône rendu navigable donnerait à la Suisse la possibilité de choisir: la liberté économique.

M. Pingeon commenta les beaux clichés en couleurs qu'il avait pris entre Genève et Seyssel, en juillet dernier, lors de la seconde décise des pontonniers bernois, et, de Valence en Avignon, en descendant le Rhône, à Pentecôte, avec un groupe de membres de l'Association.

A. V.

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

Le président central donne les raisons de la non convocation, en plein accord avec les sections, de l'assemblée générale en 1952: peu de temps d'activité du nouveau Comité central entré en fonction à la mi-février et frais d'une telle manifestation.

Le Comité central, convoqué 2 fois par an, et le Bureau, réuni à intervalles rapprochés, ont poursuivi la recherche des solutions aux problèmes de l'heure, dont le principal est la propagande pour faire connaître les résultats des études entreprises voilà 5 ans.

Le président central remercie la Commission d'étude Léman-Rhin pour le travail accompli, spécialement son président, M. Studer, le directeur des études, M. Blattner, le président du Comité de l'enquête économique, M. Béguin. Il rend hommage à la mémoire de M. Arthur Peter, vice-président de la Commission d'étude, dont le concours fut très précieux. Puis il continue:

Il ne nous appartient pas pour le moment de vous faire connaître les résultats de ces travaux dont la primeur appartient aux autorités qui les ont subventionnés. Je vous rappellerai seulement des chiffres qui ont déjà été rendus publics: ce sont ceux du coût total des travaux relevant de la navigation pour des bateaux de 900 tonnes, soit: 343 millions pour la voie navigable du Léman au confluent de l'Aar et du Rhin, qui se répartissent en 143 millions pour l'Aar et les lacs jurassiens et 200 millions pour le canal d'Entreroches. En tenant compte de l'importance du but à atteindre et du fait qu'ils seront répartis sur un certain nombre d'années, ces montants sont modestes. Comparez-les aux 400 millions que coûtera la seule future gare centrale de Zurich, aux 200 millions pour la reconstruction de la gare de Berne, au milliard de la Grande Dixence, aux 600 millions demandés par le département militaire fédéral pour une seule année!

Mais notre but ne saurait se borner à établir la navigation du Léman au Rhin selon le programme très étroitement délimité des études. Celles-ci du reste, dans leurs prémisses, supposent l'existence de la navigation, d'une part, du Rhin au moins jusqu'à l'embouchure de l'Aar, et, de l'autre, du Rhône jusqu'au lac Léman.

L'aménagement du Rhin, à l'amont de Bâle, est normalement poursuivi. Le barrage, l'usine et l'écluse de Birsfelden sont en voie d'achèvement; les travaux des autres paliers peuvent être entrepris sans retard. Entre l'embouchure de l'Aar et le lac de Constance, les travaux en cours du palier de Rheinau sont menacés par l'initiative lancée par le Groupement inter-partis pour la protection du site de Rheinau. Nous espérons que le peuple suisse repoussera cette initiative, car son succès anéantirait l'espoir d'amener la navigation jusqu'au lac de Constance, et, de là, par un futur canal, jusqu'au Danube. De plus, elle pourrait créer une opposition à l'édification de n'importe quel palier qui nous intéresse sur l'Aar ou ailleurs.

Les études de l'aménagement du Rhône sur territoire suisse et la reprise de celles de la traversée de la ville de Genève doivent compléter les études Léman-Rhin avec lesquelles elles doivent former un tout. Les études de l'aménagement du Rhône genevois, entreprises par le Service fédéral des eaux, vont être terminées cette année encore.

L'épineux problème de la traversée de Genève est repris sur la base de l'étude comparative des différentes solutions possibles eu égard au développement et à la reconstruction des quartiers de la rive droite. A nouveau cette année, les autorités genevoises ont prévu ces études à leur budget.

Mais si le plan détaillé des travaux à faire en Suisse est au point, à l'exception de la traversée de Genève et de celle du palier franco-suisse de l'Etournel entre Chancy-Pougny et Génissiat, il n'en est pas de même de la liaison du futur Transhelvétique avec le secteur actuellement navigable du Rhône français.

Rappelons que ce fleuve est navigable entre Marseille et Lyon, secteur sur lequel une dizaine de paliers sont prévus qui améliorent grandement les conditions de la navigation. Le plus important de ces paliers, celui de Donzère-Mondragon, est achevé depuis une année. Les participants à notre beau voyage de Pentecôte l'ont traversé et en ont été émerveillés. Les travaux se poursuivent: ceux du palier immédiatement à l'amont, Montélimar, viennent d'être mis en route.

Il était dans les intentions de la Compagnie Nationale du Rhône de mener de front l'aménagement de deux paliers: l'un sur le bas Rhône et l'autre sur le haut Rhône. Nous sommes sans nouvelles à ce sujet. Nous ignorons si le chantier de Sault-Brénaz sera ouvert dans un proche avenir ou non.

Ainsi, la question de l'aménagement du haut Rhône en voie navigable est encore au point mort. Les paliers de Génissiat et de Seyssel existent, mais la construction de leurs écluses dépend de la conclusion d'un accord franco-suisse. La condition mise par la France à un tel accord est l'augmentation de l'amplitude des niveaux du lac qui accroîtrait la production d'énergie d'hiver des usines existantes et à construire, et améliorerait les conditions actuelles de la navigation. En 1948, lors de la dernière réunion de la Commission franco-suisse, les délégués suisses ont présenté un projet de convention concernant la navigation sur le Rhône et fait des propositions constructives au sujet de l'emmagasinement des eaux du lac. Or, à ce jour, la France n'a pas encore répondu. Nous savons les nombreux et difficiles problèmes que ce pays doit résoudre. Cependant nous ne pouvons cacher notre profonde déconvenue. Inlassablement nous avons cherché, et continuons à chercher, tant en Suisse qu'en France, à provoquer la reprise des conversations entre les deux pays. Nos autorités, et nous leur en savons gré, ont tenté la reprise des travaux de la Commission franco-suisse. Nous les adjurons de persévérer, car il n'y a plus de temps à perdre en raison des événements importants survenus au cours de cette année.

Si nos amis Français ont peut-être un intérêt à faire traîner ces négociations, il n'en va pas de même pour nous qui devons sans délai prendre une décision de principe.

La Suisse doit sans tarder définir sa politique à l'égard de la navigation fluviale et faire entendre qu'elle veut avoir accès au réseau européen en formation des voies d'eau permettant la grande navigation.

Voici les raisons de cette nécessité:

Le 10 février est entrée en activité la *Communauté européenne du charbon et de l'acier* qui crée un marché commun de ces produits de base dans les pays adhérents. Or ces derniers s'engagent à abolir les barrières douanières pour ces produits, à supprimer les discriminations et à établir des tarifs de transport continus. Il n'est, paraît-il, pas dans les intentions des hautes autorités du pool de dicter un programme des transports visant à favoriser certaines voies au détriment d'autres. C'est possible, mais cette question doit être examinée périodiquement et suivie de près. Il n'en reste pas moins, et c'est important pour nous, que sous l'influence de l'état de faits créé par le pool, les pays qui en sont membres sont amenés à prendre des mesures destinées à leur assurer une situation favorable dans le domaine des transports. Débordant les cadres nationaux, cette compétition s'étend aux différents modes de transport. Sans parler des programmes ferroviaires, la navigation, moyen de transport par excellence des marchandises pondéreuses, est destinée à connaître un brillant renouveau.

Outre le Rhin, épine dorsale des transports du pool charbon-acier, la Moselle canalisée est appelée à jouer un rôle primordial. Son aménagement, qui intéresse la France, l'Allemagne et le Luxembourg, est prévu pour les automoteurs du Rhin et les chalands de 1500 tonnes. Les études techniques de ce projet semblent achevées et des pourparlers en vue de la canalisation de cette rivière sont engagés entre les trois gouvernements intéressés.

En avril, est entrée en vigueur, en France, la *loi Morice* que les deux Chambres ont votée sans opposition. Cette loi établit le principe et les modalités de financement d'un fonds d'investissement devant assurer les intérêts d'emprunts destinés à moderniser les voies navigables. Ce fonds d'investissement est alimenté par une taxe de 2 % sur les frets, sans répercussion sur les prix des marchandises. Naturellement, elle ne dégage pas l'Etat de ses obligations d'entretien normal des voies navigables. Parmi les canaux dont la modernisation est proposée et qui seront mis au bénéfice de la loi Morice, figure le canal du Rhône au Rhin par la Franche-Comté.

Naturellement, la loi Morice a eu pour premier effet de provoquer la création de groupements d'intérêts régionaux décidés à faire inscrire en première urgence la modernisation des canaux qui les intéressent. Nous ne nous occuperons ici que d'un seul d'entre eux dont les projets peuvent, un jour, concurrencer les nôtres. Le *Consortium pour la modernisation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est* a été créé sur l'initiative du Port de Strasbourg qui cherche à compenser dans son arrière-pays les pertes de trafic que lui fera subir la canalisation de la Moselle. C'est un organisme puissant, qui groupe maintenant les Conseils généraux, Chambres de commerce et industries importantes de Strasbourg jusqu'à Marseille. La Compagnie Nationale du Rhône vient de lui donner son adhésion. Du programme du Consortium — remis le 29 octobre au Ministre des Travaux publics et des Transports — je cite, en particulier, «la création d'une liaison Rhin-Méditerranée pour chalands de 1500 à 2000 tonnes, liaison qui vient d'être inscrite parmi les aménagements des voies navigables d'intérêt européen recommandés par l'Union Internationale de la Navigation Fluviale au cours de sa réunion du 15 septembre à Luxembourg». Voilà donc un projet directement concurrent de notre Transhelvétique. Il montre de façon évidente que les Français attachent un grand intérêt à la liaison Rhône-Rhin et qu'ils sont convaincus de son utilité.

Evidemment, si les intérêts suisses n'étaient défendus à cette réunion de Luxembourg que par les seuls porte-parole du Port de Bâle, il y avait peu de chances que les très réels avantages du canal transhelvétique aient été mis en valeur. Les Bâlois feraient pourtant bien de s'inspirer de l'exemple donné par Strasbourg et, comme lui, appuyer la création de voies navigables dans leur arrière-pays dont ils tireraient certainement bénéfice au lieu de prétendre conserver le véritable monopole dont ils jouissent aujourd'hui.

Mais il y a un apaisement momentané à nos craintes. Ce vaste programme, dont je n'ai cité qu'un élément, est, selon le Ministre des Finances, «hors de proportion avec les disponibilités immédiates actuelles du budget français». C'est pourquoi, sans renoncer à poursuivre l'étude de ces projets, le Consortium «se fixe comme premier objectif l'établissement d'un programme restreint de réalisation plus immédiate». Entre autres, l'approfondissement de 1,80 à 2,20 m d'importants secteurs du canal du Rhône au Rhin et des modernisations d'écluses. Pour ces travaux, le Consortium offre même, si les crédits normaux et les ressources de la loi Morice s'avéraient insuffisants, «à rassembler un fonds de concours sous la forme d'un emprunt dont il garantirait les annuités».

La seule modernisation du canal Rhône-Rhin, qui permettrait l'utilisation à pleine charge des péniches de 350 tonnes, n'affecte pas l'avenir du canal transhelvétique. Une liaison permettant la grande navigation entre les deux principaux fleuves d'Europe Occidentale est une nécessité qui deviendra de plus en plus évidente au fur et à mesure du développement économique de l'Afrique dont les richesses minières sont immenses. Or, cette liaison, la géographie et l'économie l'ont inscrite sur notre sol. Présence de grandes nappes d'eau, intérêts conjugués de l'électricité et de la navigation, facilité d'alimentation des biefs, densité des populations, tout plaide en faveur du canal transhelvétique. Tout, sauf le franchissement relativement plus difficile et à un niveau plus élevé, de la ligne de partage des eaux des bassins du Rhône et du Rhin, c'est-à-dire le très court trajet de 37 km séparant le Léman du lac de Neuchâtel.

Si par la volonté tenace de nos voisins français, leurs projets d'aménagement d'une voie à grand gabarit devaient — contre tout bon sens — prévaloir sur les nôtres, c'en serait fait pour longtemps, si ce n'est pour toujours, du canal transhelvétique. Notre échec serait dû à l'indifférence de nos autorités — à leur refus de voir loin et grand —, à l'apathie de la population, à l'hostilité des milieux ferroviaires. Car il n'y aurait pas place pour deux canaux à grande navigation, à peu près parallèles et aussi rapprochés l'un de l'autre.

Inspirons-nous de l'exemple donné par les adhérents au Consortium. Si ces hommes avisés, ayant une longue expérience des conditions de la navigation fluviale — tels les Strasbourgeois — veulent établir une grande

liaison Rhône-Rhin dans des conditions infiniment plus difficiles que les nôtres, c'est qu'ils savent qu'un tel aménagement répond à un besoin, qu'il sera dispensateur d'activités et de richesses nouvelles.

Une grande voie navigable du Rhône au Rhin est nécessaire. Non seulement au pays dont elle empruntera le territoire, mais à l'Europe entière. C'est pourquoi nous suivons avec un intérêt tout particulier les travaux de la Conférence des Ministres européens des transports dont le but est de coordonner les grandes voies de transit. Nous souhaitons que la Conférence ne se borne pas à normaliser les voies de transport d'une même espèce — rail, route ou eau — considérées isolément, mais qu'elle vise à coordonner les tâches dévolues à chacune d'elles selon leur nature. Or, la tâche spécifique de la voie d'eau est de transporter, au prix le plus bas, les marchandises lourdes et volumineuses et d'en décharger le rail et la route, sauf sur de courts trajets.

Nous avons pris connaissance avec grand intérêt de la récente décision de la Conférence des Ministres européens des transports, réunie à Bruxelles le mois dernier, de recommander 12 aménagements fluviaux dont celui du Rhône au Rhin. Divisée sur ce point, la Conférence a remis à plus tard le choix entre le tracé par la Suisse et celui par la Franche-Comté. Nous comptons fermement sur le Conseiller fédéral chargé des transports et ses collaborateurs pour qu'ils défendent avec énergie le tracé du canal transhelvétique. Devant un enjeu de cette envergure, les intérêts traditionnellement prioritaires des très puissants chemins de fer doivent s'effacer devant l'intérêt supérieur de la collectivité. Faisons encore respectueusement part au chef du département des Postes et des Chemins de fer de notre profond regret de n'avoir pas cherché à obtenir de la Conférence l'inscription de l'aménagement du haut Rhône dans la liste citée tout à l'heure. Cette liste «des voies d'eau d'intérêt européen» n'étant pas limitative, l'adjonction du Haut-Rhône pourra être demandée lors de la prochaine réunion.

Puis, le président central réfute l'argumentation de ceux qui pensent que le pipe-line est destiné à supplanter la voie d'eau pour le transport des combustibles liquides. Le pipe-line Le Havre—Paris n'a pas démontré d'avantages décisifs ni quant à la rapidité ni quant au prix par rapport à la batellerie. (Nous reviendrons prochainement sur cette question.)

Conclusions:

Cette rapide revue de notre activité et ce bref tour d'horizon d'importants et récents événements qui nous touchent de près étant achevés, il me reste à conclure. A ces conclusions, vous êtes probablement vous-mêmes arrivés en écoutant ce rapport, tant elles sont évidentes.

La première, c'est l'impérieuse nécessité de définir une politique suisse sur le plan national et international de la navigation fluviale.

Nous participons bien aux délibérations de la Commission internationale du Rhin, mais celle-ci ne connaît que les questions touchant à la navigation sur le secteur internationalisé du fleuve. Ses compétences s'arrêtent au Pont du Milieu à Bâle.

Nos autorités ont signé un accord, en 1929, avec l'Allemagne pour «l'établissement d'une voie de grande navigation de Bâle au lac de Constance ... aussitôt que les conditions économiques permettront l'exécution de l'entreprise». Formule qui nous semble assez vague.

Nous venons de voir ce qu'il en est de nos pourparlers avec la France au sujet de l'aménagement du haut Rhône.

Ce qu'il faut, c'est une prise de position nette et claire de nos hautes autorités fédérales disant ce qu'elles pensent de la navigation fluviale, ce qu'elles entendent faire pour aménager nos voies d'eau et les intégrer au réseau européen de grande navigation existant ou en devenir. Cette doctrine clairement énoncée faciliterait la tâche, certes ardue, de nos négociateurs et ferait comprendre à nos partenaires que la Suisse a, aussi dans le domaine des communications fluviales, des positions qu'elle entend défendre.

Notre attitude ainsi définie, nous faciliterions tout particulièrement la reprise de nos pourparlers avec la France au sujet de l'aménagement du haut Rhône, qui est maintenant *le premier* problème que nous ayons à résoudre sur le plan international dans le domaine fluvial. Parallèlement à la reprise des travaux de la Commission franco-suisse et sans en attendre l'aboutissement, il est nécessaire, il est urgent, de faire admettre, par la Conférence des Ministres européens des transports, l'inscription du haut Rhône sur la liste «des voies d'eau d'intérêt européen».

Nous concevons le canal transhelvétique comme une partie d'un tout indivisible. Il doit être un secteur — et non des moindres — du réseau européen de grande navigation. N'est-il pas appelé à relier le Rhône au Rhin et par ce dernier au Danube, à acheminer vers l'Europe Centrale les matières premières de l'Afrique et du Proche-Orient, et, dans l'autre sens, les produits manufacturés de l'Europe vers des contrées à l'aube d'un prodigieux développement? L'Europe esquisse maintenant une normalisation de ses voies de grandes communications, nous avons un rôle important à y jouer, aussi dans le domaine de la navigation. Je me permettrai de citer ici une phrase d'un discours prononcé par le Maire de Trèves, le Dr Raskin, aux récentes journées internationales de la Moselle: «Le développement de notre réseau de transports, tel qu'il s'est effectué jusqu'ici, ne peut se comprendre que s'il est vu sous l'angle des économies nationales, bien que ce soit justement le trafic qui ait une tendance au supranational et que de fortes impulsions viennent, précisément, en faveur de l'idée européenne, du développement technique du transport.»

Il est évident, pour des raisons financières et techniques, qu'il ne pourrait être question de commencer tous les travaux à la fois et de mener à chef en une seule étape une entreprise d'aussi vaste envergure que celle du canal transhelvétique. Il sera donc nécessaire d'établir un programme d'exécution afin de sérier les travaux selon un degré d'urgence. C'est là qu'interviendront les études qui viennent d'être achevées. Leurs résultats montreront avec clarté l'ordre logique qui doit être adopté. Mais là il ne faudra pas céder à la tentation de la facilité: une étape achevée prépare et appelle la suivante. Le but final doit demeurer la liaison du Rhône au Rhin par le plateau suisse, qui est la raison d'être de notre Association.