

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 40 (1948)
Heft: 9

Rubrik: Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

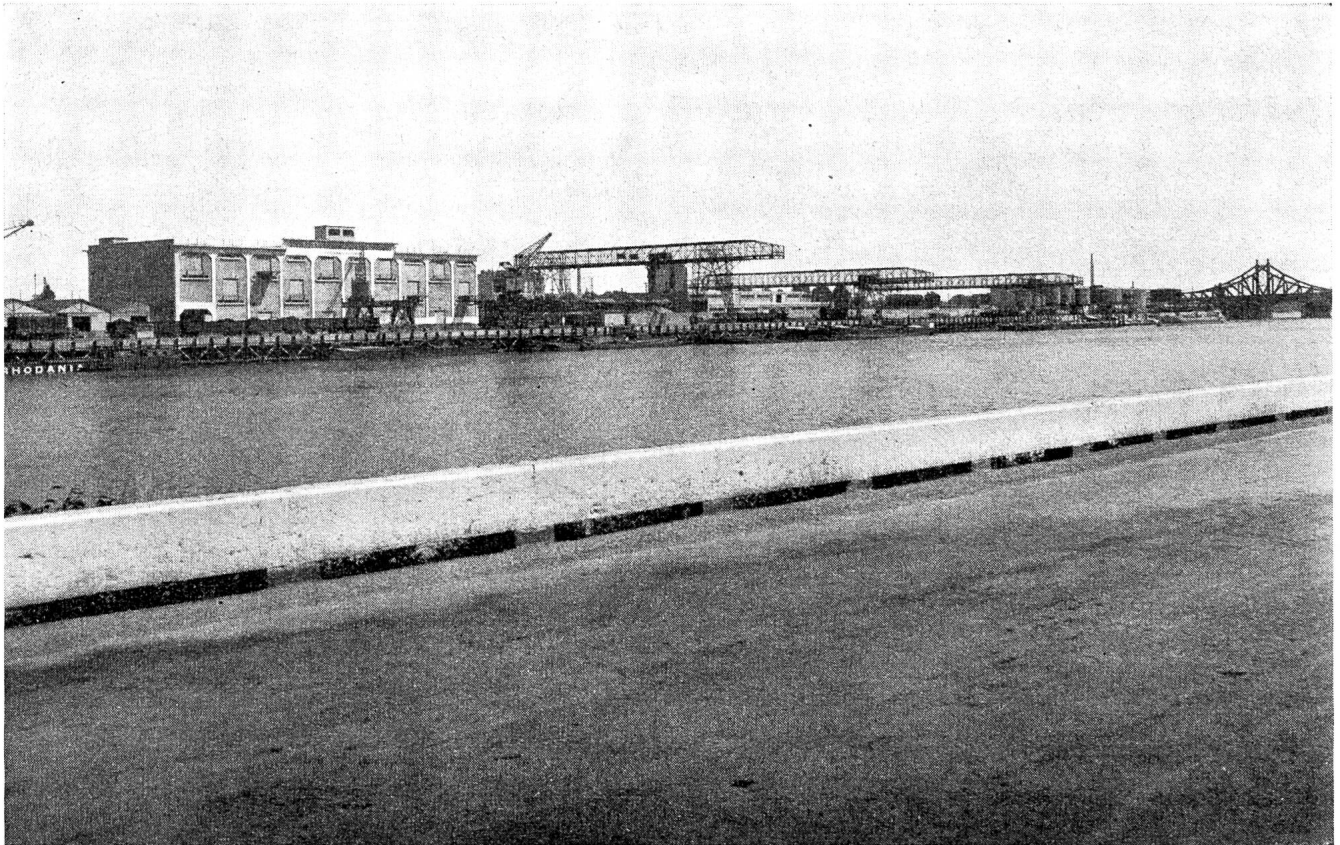
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.04.2025

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

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

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



Der Hafen der Handelskammer von Lyon auf der Saône. — Le port de la Chambre de Commerce de Lyon, sur la Saône.

Bedeutung der Rhoneschiffahrt für die Schweiz

Naturgemäss wurde die Bewegung zugunsten der Rhoneschiffahrt von der Westschweiz, insbesondere von Genf, ausgelöst. Nachdem unsere westschweizerischen Miteidgenossen sahen, wie sich Basel zur Ausgangspforte der Schweiz zum Meer heranbildete und nachdem die Entwicklung der Wasserkraftanlagen den Ausbau einer Wasserstrasse von Genf zum Mittelmeer vom wirtschaftlichen Standpunkt aus als möglich erscheinen liess, musste sich der Gedanke der Realisierung dieses grossen Werkes aufdrängen. Obschon dieses Projekt seit 1908 diesseits der Saane viele begeisterte Verteidiger gefunden hat, scheint es uns heute doch notwendig, darauf hinzuweisen, dass der Ausbau der Rhone nicht nur die Westschweiz interessiert, sondern eine Frage von allgemein schweizerischer Bedeutung ist.

Ganz besonders ist dabei zu beachten, dass die Rhone uns in direkte Verbindung mit Ländern bringt, deren Bedeutung dank ihrer ober- und unterirdischen Bodenpro-

dukte immer grösser wird. Denken wir an das Erdöl des Nahen Ostens, an Getreide, Mineralien, Öl, Phosphate etc. aus Nordafrika, an die Reichtümer Südamerikas. Von den 10 Mio Tonnen, welche die Schweiz jährlich einführt, könnten 2 Mio Tonnen den Weg über die Rhone nehmen.

Um Marseille und den andern französischen Mittelmeerhäfen die Konkurrenz gegenüber den nördlichen Häfen zu ermöglichen, muss sich der Verkehr auf der Rhone sowohl flussabwärts wie flussaufwärts stärker entwickeln, dank immer besserer Verbindungen mit dem Hinterland und dank den Veredlungsindustrien, welche ihrerseits wieder den Ausbau der Wasserkräfte bewirken. Eine gut ausgebaute Verkehrsstrasse auf der Rhone, als Gegenstück zum Rhein, wird der Schweiz eine grössere wirtschaftliche Freiheit bringen, welche wieder die Grundlage der politischen Unabhängigkeit bildet.

Mit der Möglichkeit, über zwei gute Wasserstrassen, Rhone und Rhein, zu verfügen, wird unser internes Gleich-

gewicht verbessert, auch wenn der transhelvetische Verbindungskanal noch nicht besteht. Ein Hafen in Genf wird durch die verbilligte Zufuhrmöglichkeit der Rohmaterialien auch die Industrie im Westen unseres Landes beleben und damit eine bessere Verteilung im Innern der Schweiz bewirken. Dieses bessere Gleichgewicht wird sich auch allgemein zwischen dem Süden und Norden Europas herausbilden, wodurch die Schweiz nur gewinnen kann, denn wegen ihrer grossen Entfernung vom Meere ist sie von den wirtschaftlichen Verhältnissen der Nachbarländer besonders abhängig.

All diese Gründe ermutigen uns immer wieder, den Kampf für die Schifffahrtsstrasse auf der Rhone im ganzen Land weiterzuführen. Denjenigen, welche uns entgegen-

halten, dass die Schiffbarmachung der Rhone namentlich von Frankreich abhängt und dass dieser Plan in Frankreich nicht in erste Linie gestellt werde, müssen wir zeigen, dass immer weitere Kreise unseres Nachbarlandes die Notwendigkeit erkennen, die Rhone auszubauen, und zwar nicht nur um daraus neue Energiequellen zu ziehen (es handelt sich pro Jahr um 13 Mld kWh), sondern um daraus eine grosse Zufahrtsstrasse zum Herzen Europas zu machen. In der Überzeugung, dass unsere Anstrengungen mit den heutigen wirtschaftlichen Bedürfnissen übereinstimmen und für die ganze Schweiz von grosser Bedeutung sind, werden wir den Weg verfolgen, welchen uns die Pioniere der Rhoneschifffahrt gewiesen haben.

L'aménagement du Rhône forme un tout indivisible!

Comment se pose le problème

Bien qu'au cours des siècles passés le Rhône laissé à son état naturel se soit prêté à un trafic florissant entre Seyssel et la Méditerranée, la renaissance de la navigation sur ce fleuve est aujourd'hui étroitement liée à son aménagement au point de vue hydro-électrique. Cela tient au perfectionnement du matériel flottant, dont le tirant d'eau s'est accru du fait de la propulsion mécanique et de sa plus grande capacité, et à la nécessité de diminuer les frais de transport (consommation de combustible par les remorqueurs et les automoteurs) en réduisant la vitesse du courant.

D'autre part, quoique le Français Boissel ait donné une solution théorique au problème de la navigation dans les gorges du Rhône sous la Révolution française déjà, en préconisant la construction d'un barrage à *Génissiat*¹, ce n'est que depuis le XX^e siècle que ce projet est devenu réalisable au point de vue économique, les énormes capitaux à investir pouvant être rentés normalement grâce à l'exploitation des forces motrices.

L'interdépendance de l'aménagement hydro-électrique et de la navigation ne se limite cependant pas à ce seul aspect. En effet, si le Sud-Est de la France est loin d'être la plus déshéritée des régions méridionales de ce pays, il est cependant évident qu'il ne peut rivaliser, dans son développement actuel, avec la vallée du Rhin. Si l'on désire donc créer un courant de circulation des marchandises dans le sens Méditerranée-Suisse-Europe centrale, il convient d'accroître la densité économique de la vallée du Rhône. Deux faits y contribueront: d'une part, «les grands courants maritimes de charbon ont à peu près disparu du fait du mazout, et il faudrait saisir immédiatement cette occasion de relancer Marseille et la région du Sud-Est»²; d'autre part, c'est précisément en développant la production d'électricité que l'on parviendra à créer

de nouvelles industries et à augmenter le trafic du Rhône. Ainsi donc, grâce en particulier au pétrole du Moyen-Orient et aux 13 milliards de kWh que le Rhône produira annuellement, ce fleuve redeviendra une grande voie d'échanges, par laquelle les industries pourront recevoir les produits bruts dont elles auront besoin, et les réexpédier ouvrés vers d'autres régions de la France ou du continent, lorsque le raccordement aux autres bassins fluviaux européens sera assuré.

On voit par là que l'aménagement du Rhône est indivisible non seulement au point de vue des diverses activités économiques qu'il conditionne, mais géographique-ment, puisque ce n'est que lorsque le fleuve sera équipé du Léman à la Méditerranée, et prolongé en direction de l'Est de la France, de la région parisienne et de l'Europe centrale par des voies navigables se prêtant à un trafic intensif que l'on pourra réaliser pleinement le nouvel équilibre, hautement profitable à l'Europe tout entière, que nous venons d'esquisser. Relevons cependant que ce programme d'ensemble ne sera réalisé que par étapes, chacune de celles-ci étant déterminée par les possibilités du moment.

Ce que pense la France

Il est encourageant de relever que l'opinion française est de plus en plus consciente de l'intérêt de ce grand dessein, ainsi qu'en font foi les déclarations suivantes, émanant de milieux marseillais, lyonnais et parisiens.

Marseille

«La mise en eau du premier groupe de Génissiat et l'accélération des grands travaux d'aménagement du Rhône viennent de faire revivre un peu d'espoir au sein des milieux marseillais qui s'intéressent au développement de notre grand port dans sa fonction de transit.

«Marseille était encore le premier port du continent en 1880, mais il a été dépassé par Hambourg en 1889, par Anvers en 1893, par Rotterdam en 1896, et talonné sérieusement par Gênes à partir de 1925. A quelles causes attribuer ce déclin ou plutôt ce piétinement dans l'extension de son trafic?

«D'une part, aux causes générales qui ont agi d'une manière si regrettable sur l'ensemble des grands ports français. Notons tout d'abord le déplacement vers l'Est du trafic général de l'Europe occidentale, à la suite du développement considérable de l'industrie allemande et

¹ L'ouvrage de T. C. G. Boissel, «Voyage pittoresque et navigation exécutée sur une partie du Rhône réputée non navigable; moyens de rendre ce trajet utile au commerce» (Paris, Du Pont, Impr.-libr., an III de la République), peut être consulté aux Archives de l'A. S. R. R.

² Extrait d'une notice rédigée en décembre 1947 par la *Compagnie lyonnaise de navigation et de remorquage*. Rappelons à propos du transport des hydrocarbures que l'Etang de Berre et le Port Edouard-Herriot à Lyon sont spécialement équipés pour ce trafic, et que récemment M. Cordesse, président de la Chambre de Commerce de Marseille, a déclaré devant le Conseil général des Ponts et Chaussées que «pour que la prospérité de l'Etang de Berre soit complète, il faut le doter, en plus de ses relations maritimes et ferroviaires, d'une liaison parfaite avec le Rhône» (Journal de Genève, 11 juin 1948).

des mesures prises par ce pays pour aménager son réseau de voies navigables sur son propre territoire, en connexion avec les réseaux belge et hollandais. Ce phénomène économique a détourné de Marseille les produits de notre industrie de l'Est, le commerce suisse, et a permis à Hambourg de lui ravir une partie du marché des produits de l'Orient.

«Ensuite, le défaut de concentration de notre commerce maritime international, que notre pays n'a pas su organiser à l'exemple de ses rivaux. Marseille ne fait pas le quart de notre trafic maritime alors que Hambourg absorbe la moitié, Rotterdam plus de deux tiers, Anvers les trois quart de celui de leurs pays respectifs.

«Puis le manque d'unité et d'homogénéité de notre réseau navigable et en particulier, pour le port de Marseille, l'absence de toute voie navigable le mettant en relation directe avec l'intérieur, ont contribué, pour la plus large part, au resserrement de son arrière-pays.

«Les ressources offertes... par l'ensemble Port-de-Bouc, Caronte, Martigues, Berre, ne laissent aucune crainte sur les possibilités d'avenir. La situation géographique très favorable, complétées de conditions topographiques des plus heureuses et de moyens techniques puissants, permettra au nouveau port une réception rapide et une manutention facile des marchandises.

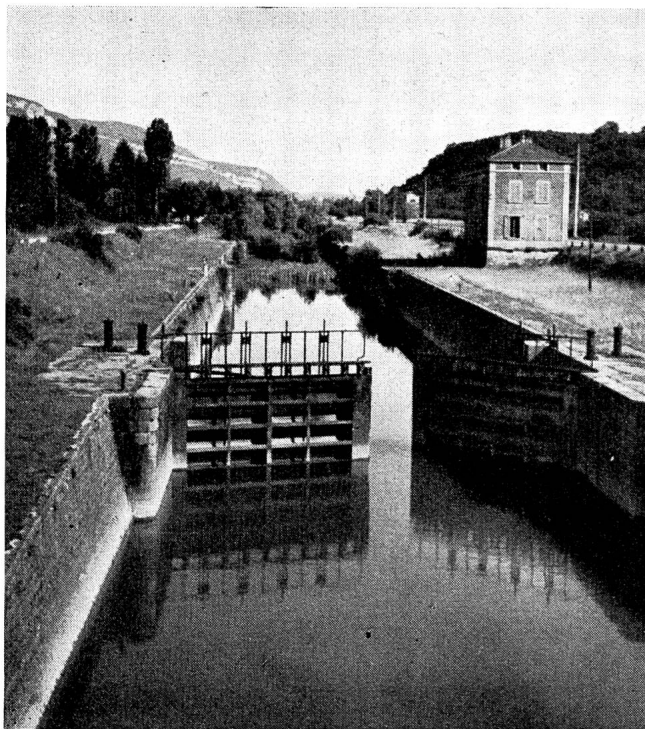
«Mais c'est par les voies de communication qui le relie à l'arrière-pays qu'un port respire et s'alimente. En ce qui concerne la voie ferrée, Port-de-Bouc—Caronte est tout désigné pour devenir le port de l'importante gare de triage de Miramas. Mais si la voie ferrée doit contribuer dans une mesure toujours plus large au développement de la région, il est bien évident qu'elle ne pourra assumer cette tâche qu'en participation avec la voie navigable que constituera le Rhône aménagé.

«La constitution de son réseau navigable étant chose acquise, le développement du mouvement de transit d'un port semble subordonné à l'accord de deux facteurs principaux: la distance susceptible de délimiter ses zones d'influence et la situation géographiques des ports fluviaux appelés à lui servir de centres de transbordement.

«Si Lyon et Chalon-sur-Saône doivent constituer les principales bases intérieures de Marseille sur le territoire national, on ne peut omettre d'autre part de concéder à Genève un rôle analogue dans les relations de notre port avec la Suisse et l'Europe centrale.

«Au point de vue ferroviaire, la Suisse a de tout temps été comparée à une plaque tournante placée au centre de l'Europe. Un rôle identique lui sera exactement réservé dans l'avenir en ce qui concerne la liaison des divers réseaux navigables européens. La Confédération helvétique a envisagé la réalisation d'un programme qui comporte deux grandes lignes de transit: celle du Rhin depuis Bâle jusqu'à Constance, et celle du Rhône au Rhin par le lac de Genève, le canal d'Enteroches, les lacs du Jura et la vallée de l'Aar.

«Dès lors l'intérêt français est évident: c'est de souhaiter que se réalise rapidement l'aménagement du Haut-Rhône entre Genève et Lyon. Par la création de cette voie, plus du quart de la population suisse deviendra tributaire du Rhône pour son trafic d'outre-mer. Par contre, la renonciation à cette œuvre serait une orientation commerciale de la Suisse définitivement tournée vers le Nord, et aussi la privation d'une grande partie du trafic qui, en provenance d'Europe centrale, emprunterait le Danube.



Vestige du passé... promesse pour l'avenir: l'écluse de Sault-Brénaz.
Die Schleuse von Sault-Brénaz zwischen Genf und Lyon.

«En dehors de Lyon, Chalon et Genève, les deux ports fluviaux de Bâle et de Strasbourg doivent fournir également une aide précieuse au développement du trafic de Marseille. Le port de Bâle, situé à égale distance de Rotterdam et de Marseille, doit facilement diriger une partie de son transit sur la Méditerranée. Quant à Strasbourg, aucun doute ne peut subsister sur l'appui qu'il offrira à Marseille en tant que répartiteur de tonnages importants de minerais de Lorraine, potasse d'Alsace, charbons, produits métallurgiques, etc.

«Porter nos regards plus avant dans le Nord serait nous écarter des certitudes. Cependant, nous sommes persuadés que Marseille est en droit d'attendre dans l'avenir une coopération efficace de ports intérieurs tels que Nancy, Paris et Rouen¹.»

Lyon.

Dans la notice à laquelle nous avons déjà emprunté un passage reproduit plus haut, la *Compagnie lyonnaise de navigation et de remorquage* s'exprime de la façon suivante:

«S'il est malheureusement exclu de songer à rattraper immédiatement les effets d'un siècle d'abandon, on doit du moins, en attendant de pouvoir concevoir des projets de plus grande envergure, obtenir un meilleur rendement du Rhône:

«en obtenant le concours du Léman pour régulariser le débit du fleuve;

«en augmentant le trafic du fleuve par une amélioration de ses voies de pénétration vers l'arrière-pays, notamment en réalisant la liaison fluviale avec Genève par le Haut-Rhône.»

¹ Article anonyme d'une personnalité marseillaise, publié dans «La Navigation du Rhin», mai 1948, p. 202. (C'est nous qui avons souligné certains passages. Réd.)

Paris

A la suite de sa visite à Genève, et de son voyage à Génissiat, Seyssel et Donzère-Mondragon, l'Académie de Marine a émis le vœu suivant:

«1. Que l'aménagement des forces hydro-électriques du Rhône soit réalisé dans les plus brefs délais, afin de doter notre pays d'une source d'énergie considérable sur une chute de 372 mètres;

«2. Que ce travail soit nécessairement accompagné de la mise en état de navigabilité du cours d'eau jusqu'à Lyon pour les automoteurs de 1500 tonnes;

«3. Que la navigabilité du Rhône de Lyon au lac Léman soit dès maintenant envisagée et étudiée en accord avec les autorités suisses, et qu'en tout état de cause soit établie entre la Méditerranée et l'Europe centrale, par le Rhin et le Danube, une liaison directe dont notre pays retirerait les plus grands avantages.»

Nouvelles de France

Compagnie nationale du Rhône

Assemblée générale ordinaire du 23 juin 1948

Bien que la C.N.R. soit gênée dans son activité par la situation financière de la France, qui entraîne pour elle des difficultés de trésorerie, son crédit reste excellent et vient d'être amélioré par la mise en service de la centrale Léon-Perrier, ainsi qu'on appelle maintenant l'usine de Génissiat. Il y a là un encouragement pour tous ceux qui placent leurs espoirs dans l'aménagement rapide du Rhône, celui-ci devant être effectué selon le système de l'autofinancement.

En ce qui concerne le secteur du Haut-Rhône, qui nous intéresse tout particulièrement, nous relevons dans le rapport quelques indications au sujet du *canal de ceinture de Lyon*:

«A l'occasion de la mise au point d'un plan d'urbanisme pour la région lyonnaise, le tracé du canal de ceinture tel que nous l'avions projeté a été pris en considération, ce qui nous garantit contre le risque de voir s'édifier des constructions sur ce tracé; nous serons en contre-partie tenus d'exproprier dans un délai de quinze ans les terrains frappés d'interdiction de construire.

«En liaison avec l'Electricité de France qui avait pensé augmenter un peu la hauteur de chute utilisée par son usine de Cusset, située immédiatement à l'aval de la prise du futur canal de ceinture dans le canal de Jonage, nous étudions un projet, sans doute plus intéressant, d'équipement d'une basse chute sur le futur canal de ceinture.

«Ces études ne paraissent pas devoir pour le moment prendre assez d'importance pour justifier un relèvement des crédits affectés à cet ouvrage, et dont la contre-partie est constituée essentiellement pas des acquisitions de terrains antérieures même à la constitution de notre Compagnie.»

A propos de *Sault-Brénaz*, nous lisons ce qui suit:

«Ces études sont suffisamment avancées pour que nous puissions envisager le dépôt d'une demande de déclaration d'utilité publique.

Ajoutons que l'Académie de Marine ne s'est pas bornée à attirer l'opinion de la population et des autorités françaises sur le problème du Rhône par ce seul communiqué, mais que son voyage a donné lieu à la publication de plusieurs articles sur le même sujet, dans la grande presse quotidienne.

Ces quelques citations nous prouvent que la conception que l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin défend depuis plusieurs décennies, et à laquelle elle a réussi à gagner de larges milieux de notre pays, se répand de plus en plus chez nos voisins français. Nous ne poursuivons donc pas un soliloque, mais bien au contraire la France comprend nos aspirations dans ce domaine, et il est permis d'entrevoir comme relativement prochain le jour où les deux pays mettront au point, en commun, le plan général de la navigation rhodanienne que nous attendons depuis longtemps, et dont l'intérêt n'a pas diminué pour autant!

Pierre Burnand

«Ce projet soulève toutefois, de divers points de vue, des objections, et il appartiendra à l'Administration de se prononcer sur le point de savoir si, après Donzère-Mondragon, la chute à aménager en premier lieu devra être une petite chute sur le Haut-Rhône ou une chute sur le Bas-Rhône, analogue à celle de Donzère-Mondragon.»

Il résulte de ces quelques extraits que c'est sur le plan national français que devront être prises les décisions qui décideront du rythme de l'aménagement du Haut-Rhône. Or, celui-ci pose des problèmes à résoudre en coopération avec la Suisse. Il faut donc souhaiter qu'un accord intervienne rapidement entre les deux pays, et assure dans le plus bref délai l'ouverture de la voie navigable entre Lyon et Genève, en contrepartie d'une nouvelle réglementation du niveau du Léman.

Comité permanent d'aménagement du Rhône

Nous saluons avec joie et avec beaucoup d'espoir la constitution du *Comité permanent d'aménagement du Rhône*, faisant suite au Congrès économique rhodanien qui s'est tenu à Lyon les 25 et 26 juin dernier. Cette manifestation a été honorée de la présence de représentants des autorités nationales et départementales — M. Longchambon, Conseiller de la République et ancien ministre, et M. Bender, président du Conseil général du Rhône —, ainsi que par celle de techniciens et d'économistes de valeur. M. Kirchner, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a montré ce que l'on pouvait attendre de l'aménagement du Rhône et du développement de la navigation intérieure française. Signalons aussi une intervention remarquée du secrétaire de l'Association française de la Fédération franco-suisse «Rhône-Léman». Et réjouissons-nous surtout de ce que les échanges de vues concernant «le rôle prépondérant qu'est appelé à jouer le Rhône dans l'équilibre national», pour reprendre les propres termes de «L'Aube» du 20 juin, pourront se traduire en actes grâce à la création du Comité permanent au sein duquel l'Association française «Rhône-Léman» pourra défendre la cause de la navigation.

Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin

Concours d'idées pour le raccordement du canal transhelvétique au lac Léman

Ce concours a été clos le 15 mai dernier, et le jury a publié son rapport le 8 juin. Sur les 15 projets rentrés, 7 ont été retenus et 4 ont reçu des prix, le premier de ceux-ci étant décerné à deux architectes de Lausanne et Morges, MM. Georges et Arthur Lerch. L'intérêt d'un tel concours réside dans le fait qu'il permet de retenir dans chaque projet les idées les meilleures, dont les études ultérieures, plus détaillées, permettront de faire une synthèse. Ainsi donc se trouve rassemblée, pour ce point particulier du canal transhelvétique, une documentation d'une réelle valeur, qui contribuera certainement à hâter la mise au point d'un plan définitif pour cette région. Suivons en Suisse l'exemple des Lyonnais, qui ont établi pour les abords de leur ville un plan directeur tenant compte du canal de ceinture, ainsi qu'en fait foi le rapport de la C.N.R. que nous commentons d'autre part!

Section Ostschweiz

Cette section, qui constitue en quelque sorte la «marche orientale» de notre Association, et qui s'efforce de populariser l'idée du Rhône navigable et celle de la liaison du Rhône au Rhin dans des régions du pays orientées naturellement vers le second de ces fleuves, poursuit son activité avec persévérance. Son Assemblée générale du mois de juin a été suivie d'une conférence de M. Delattre, Directeur technique de la Compagnie nationale du Rhône. Nos vives félicitations à nos amis de Zurich pour leur initiative et pour leur zèle!

Association genevoise pour la Navigation fluviale et le Port de Genève

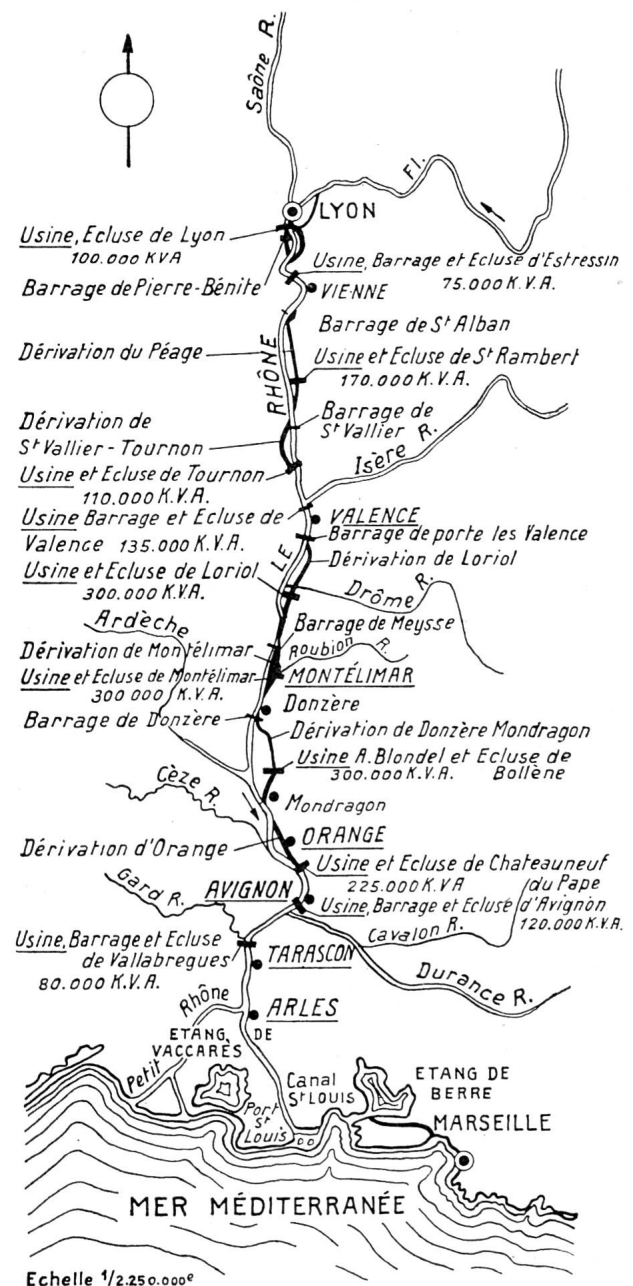
Le rapport de cette section, qui a tenu son Assemblée générale le 28 juin dernier, est sorti récemment de presse. Au cours du printemps, plusieurs manifestations de propagande ont été organisées. Le 4 mai, M. Edmond Pigeon, ingénieur-conseil et vice-président de l'A.G.N.F.P.G., a redonné à l'Aula de l'Université la conférence qu'il avait présentée à l'Assemblée générale suisse du 14 février 1948, et dont nous avons publié le texte dans le bulletin du mois de mars. Comme suite et illustration de cette conférence, une excursion à Génissiat et à Seyssel a permis aux membres de l'Association de se rendre compte sur place de l'ampleur des travaux en cours d'exécution sur le Haut-Rhône. A l'occasion de la Foire franco-suisse de Genève, l'A.G.N.F.P.G. a collaboré au stand présenté par le Département des Travaux publics sous le titre général de «Genève, centre international de communications», en exposant de grandes photographies des points caractéristiques du Rhône genevois, ainsi que des plans des aménagements prévus à ces mêmes endroits. Enfin, à l'occasion de l'Assemblée générale, le film «Marine fluviale», gracieusement prêté par le Syndicat patronal de la navigation intérieure, à Paris, a été présenté au public genevois, la séance n'étant pas exclusivement réservée aux membres de l'Association.

L'Assemblée générale, qui a réélu par acclamations M. Aloys Hentsch à la présidence, et qui a renouvelé le mandat de son Comité, a adopté à l'unanimité la résolution suivante:

«Etant donné l'avancement des travaux d'aménagement du Rhône et l'imminence de la reprise des pourparlers franco-suisse devant assurer la navigation entre Lyon et Genève, en corrélation avec la régularisation du lac Léman,

«l'Assemblée générale de l'Association genevoise pour la navigation fluviale et le port de Genève, réunie à l'Athénée le lundi 28 juin 1948,

«demande avec insistance aux Autorités genevoises de mettre au premier plan de leurs préoccupations la préparation de l'aménagement du port fluvial et de son équipement industriel, ferroviaire et routier, et de prendre d'ores et déjà toutes mesures dans ce sens.»



Fédération franco-suisse «Rhône-Léman»

Ce groupement a tenu ses assises annuelles à Anemasse, le dimanche 11 juillet. La présidence devant passer à cette occasion de la branche suisse à la branche française de la Fédération, c'est M. Marcel Anthonioz, Maire de Divonne-les-Bains et Conseiller général du Département de l'Ain, qui a été élu président, M. le Conseiller aux Etats Marcel Raisin, sortant de charge, étant maintenu au Comité central en qualité de vice-président.

A l'issue de cette réunion, quelques membres de la

Fédération, auxquels s'étaient joints des représentants de l'Association genevoise pour la navigation fluviale et le port de Genève, se sont rendus à Grenoble, où ils ont visité le Laboratoire dauphinois d'Hydraulique des Ateliers Neyret-Bélier et Piccard-Pictet. Rappelons que ce laboratoire, qui a fait entre autres des études en vue de la traversée du Rhin par les armées alliées, en 1945, et au sujet des ports de Boulogne et de Mers-el-Kébir, est chargé aussi d'études relatives à l'aménagement du Rhône.

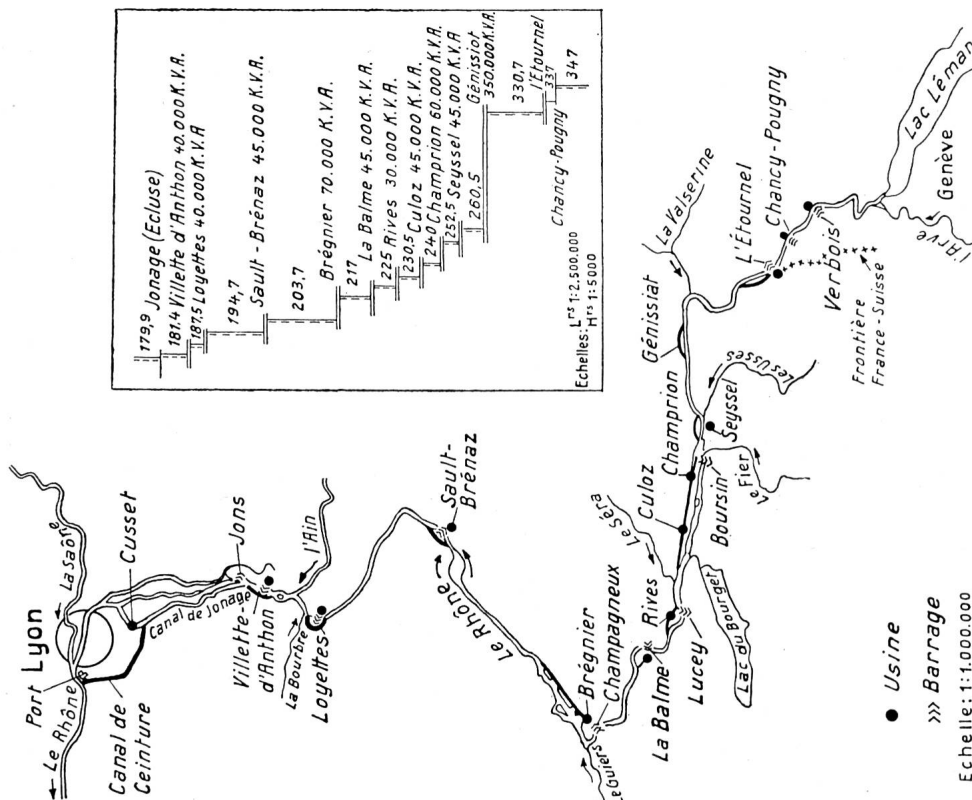
Union générale des Rhodaniens

Des problèmes économiques et techniques aux relations culturelles

A propos des Fêtes du Rhône de 1948

L'équipement du Rhône et le développement économique de sa vallée ne constituent pas des buts en eux-mêmes: comme toutes les autres entreprises des hommes, ils doivent en effet contribuer à assurer à ceux-ci les conditions matérielles d'un plus grand essor culturel. C'est donc à juste titre que l'Union générale des Rhodaniens — qui tend d'ailleurs elle aussi à hâter l'aménagement du Rhône navigable, en groupant au sein de son Conseil des personnalités françaises influentes qu'elle a su gagner à ce grand dessein — s'efforce de développer les relations de toutes natures entre les riverains du fleuve. Comme nous l'annoncions dans notre numéro du mois de juin, elle a convié ces derniers à se réunir à

Sierre. Bien que cette ville soit située en dehors du secteur du Rhône qui sera un jour ouvert à la navigation, celle-ci n'a pas été négligée, puisque l'U.G.R. avait demandée à M. F. Kuntschen, Directeur du Service fédéral des Eaux, d'exposer aux participants comment la Suisse envisage de prolonger jusqu'au Léman la voie fluviale que la France a la charge d'aménager entre la Méditerranée et la frontière franco-suisse. Toutefois, c'est surtout de questions culturelles que l'on s'est occupé à Sierre, et toutes les manifestations ont prouvé une fois de plus qu'il existe une unité des pays du Rhône, dans leur diversité. Nous tenons à féliciter ici très chaleureusement l'Union générale des Rhodaniens d'en avoir fourni à nouveau la preuve, et d'avoir ainsi resserré des liens qui contribueront à la réalisation de la route fluviale Suisse—Méditerranée!



Aménagement du Haut-Rhône. — Ausbau der Rhone zwischen Genf und Lyon.
(Cliché de la Section Ostschweiz de l'A.S.R.R.)