

Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **44 (1952)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

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

Le Rhône navigable: Une nouvelle étape

Le 25 octobre, la France a fêté avec éclat l'achèvement des ouvrages de Donzère-Mondragon. Ces gigantesques travaux — tant par la hardiesse et la nouveauté de leur conception, que par l'ampleur des moyens mis en œuvre et la rapidité de l'exécution — font le plus grand honneur au pays qui les a menés à chef et lui ont valu dans la presse mondiale les commentaires les plus flatteurs.

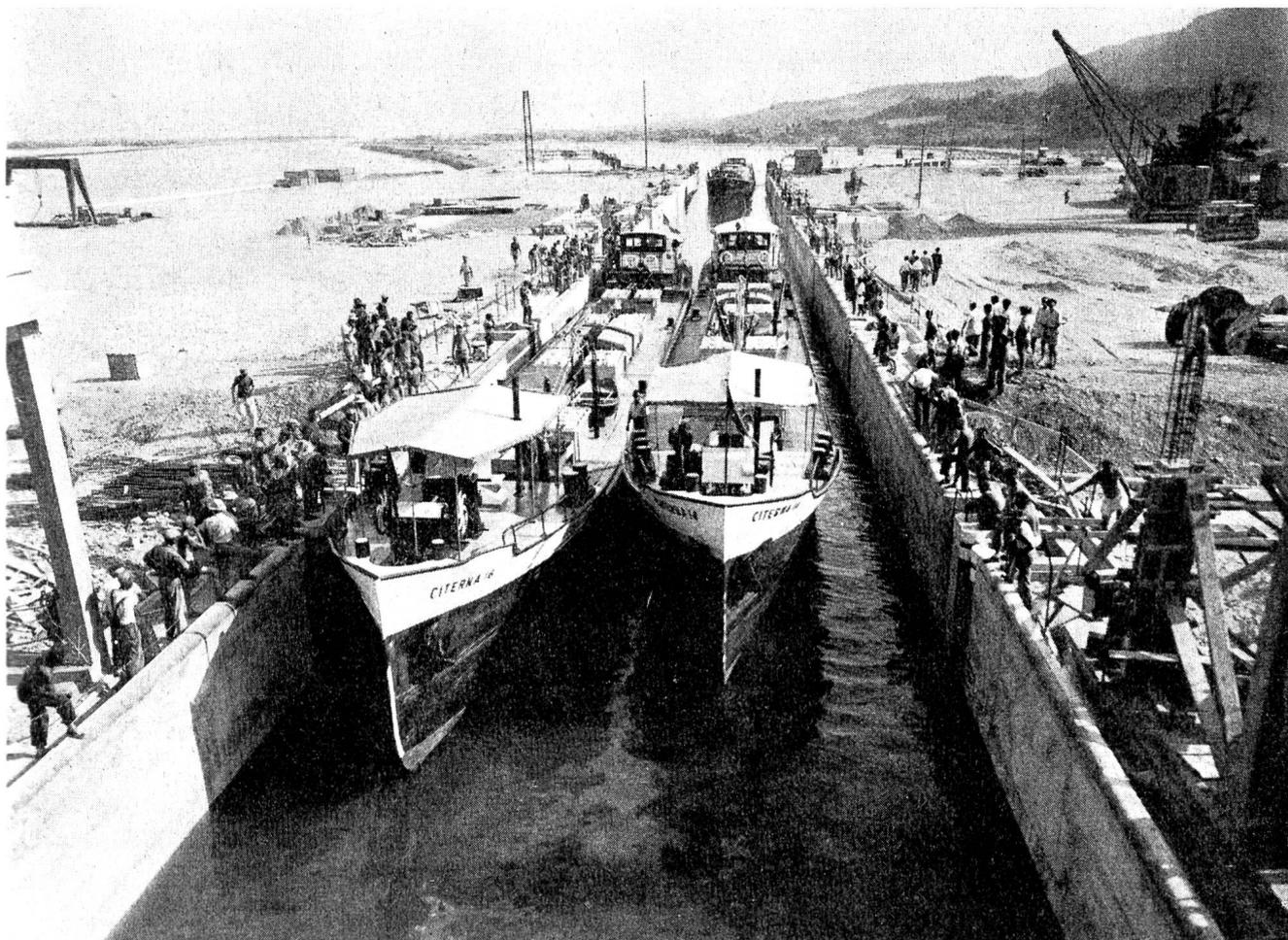
Du côté suisse, assistaient à ces cérémonies, *M. Kuntschen*, directeur du Service fédéral des eaux, *M. Casaï*, président du Conseil d'Etat, représentant les autorités genevoises, *M. Guinand*, président central de l'Union générale des Rhodaniens, *M. Balmer*, ancien

président du Conseil d'Etat de Genève et président d'honneur de notre Association, *M. Comisetti*, président des Services industriels de la Ville de Genève.

Ce n'est pas ici le lieu de revenir sur la portée politique du discours prononcé à l'occasion de cette inauguration par le président de la République. Nous nous tiendrons, dans le cadre de ce bulletin, aux heureux développements que peut espérer la navigation rhodanienne du fait de l'aménagement du secteur de Donzère à Mondragon, l'un des plus difficiles du fleuve.

Importance de Donzère-Mondragon pour la navigation

Les détails de cet aménagement ont été exposés à



Ecluse de Saint-Pierre (Donzère-Mondragon)
Trois pétroliers avalant dans le sas (juillet 1952)

Photo Max, Bollène

plusieurs reprises dans «*Rhône—Rhin*», et tout spécialement dans son numéro de septembre 1951 par M. De-lattre, directeur général de la Compagnie nationale du Rhône, qui est chargée de l'aménagement général du Rhône, de la mer à la frontière suisse. Aussi, nous bornerons-nous à rappeler qu'il s'agit essentiellement d'un canal de dérivation plus large que celui de Suez, offrant des conditions idéales pour la navigation, et dont les 28 km de longueur court-circuitent 31 km de cours du fleuve. Le canal d'aménée, long de 17 km, est coupé par le bloc usine-déchargeur-écluse. L'usine, la plus puissante d'Europe Occidentale, aura une production totale de 2 milliards de kWh par an lorsque les 6 groupes prévus seront installés. L'écluse, de 195 m de long sur 12 de large, a le record (provisoire) de chute: 26 m, et probablement de rapidité d'éclusage grâce à ses dispositifs nouveaux de remplissage et de vidange. Ces dimensions, longuement étudiées et vivement controversées, correspondent à l'encombrement d'un convoi léger. L'écluse de Saint-Pierre suffit à assurer l'écoulement d'un trafic total de 1 500 000 à 1 800 000 tonnes¹ par an (le trafic actuel atteint environ 1 million de tonnes). Si la progression enregistrée depuis 1945 qui, pratiquement, suit celle du matériel en service, maintient la même cadence, il n'est pas exclu que ces chiffres maximum soient atteints dans un délai relativement court.

La largeur de 12 m de l'écluse Saint-Pierre a créé un problème qu'il appartient à la batellerie du Rhône modernisée de résoudre rapidement à son avantage. Cette largeur interdit en effet le passage de l'écluse aux remorqueurs à aubes si typiques de la navigation sur le Rhône. Ces remorqueurs devront peu à peu être remplacés par des bateaux à hélices, tels que le «*Frédéric-Mistral*» de la C. N. R. ou les tankers pétroliers actuellement en usage. Pendant une période transitoire, en attendant de faire place à des unités plus modernes, ces remorqueurs à aubes rempliront leur office les uns à l'aval, les autres à l'amont de l'écluse. Ils auront toujours la possibilité d'éviter l'écluse en passant par le cours naturel du Rhône, à travers la passe navigable de 45 m de largeur du barrage de retenue.

Au stade actuel de l'aménagement du bas Rhône, la dérivation de Donzère-Mondragon rend déjà à la navigation de signalés services. Ainsi que nous l'avons vu, elle crée des conditions très favorables sur un des secteurs les plus difficiles du fleuve. L'antique touage, naguère encore souvent nécessaire pour le franchissement du «bouchon» de Donzère, est désormais inutile. La rotation des bateaux est sensiblement accélérée par un gain de temps de près d'une demi-journée. A cet avantage s'ajoute celui d'une sensible économie des forces motrices de traction.

Le «tiers-central» forme un tout

Ces économies de temps et de combustible ne développeront leur plein effet que lorsque à la dérivation de Donzère-Mondragon seront ajoutés les trois autres aménagements prévus dans le secteur du tiers central du bas Rhône. Pourquoi le tiers central tout d'abord? Parceque, ainsi que cela a déjà été exposé ici, c'est, Génissiat mis à part, celui dont la rentabilité est la plus

haute pour l'énergie électrique, en raison de la pente et du débit du fleuve. Ces mêmes raisons rendent souhaitable l'aménagement continu de la voie navigable du tiers central. Ces trois autres dérivations prévues sont, en remontant de l'aval vers l'amont selon l'ordre d'exécution le meilleur: la dérivation d'*Ancône-Châteauneuf du Rhône*, celle de *Baix-le Logisneuf* et celle de *Porte-lès-Valence-La Voultte-sur-Rhône*. La production d'énergie électrique totale de ces trois nouvelles chutes sera de 3,8 milliards de kWh par an. Les trois nouvelles écluses correspondantes seront du même type et de mêmes dimensions que celle de Saint-Pierre qui vient d'être livrée à la navigation.

Montélimar? Un complément indispensable!

La dérivation *Ancône-Châteauneuf*, c'est le projet connu sous le nom d'aménagement de *Montélimar*, dont la déclaration d'utilité publique a été accordée par décret du 23 octobre 1952 et dont le Gouvernement français a décidé de proposer au Parlement d'entreprendre les travaux, lors de la discussion du prochain budget des investissements. Le projet de Montélimar est évalué, en valeur juin 1951, à 61 milliards pour une production annuelle de 1500 millions de kWh. Sa dérivation sera moins longue, le canal de fuite plus court, la chute beaucoup moins haute qu'à Donzère-Mondragon. Pour la navigation, elle fera passer la longueur du secteur du Rhône amélioré de 35 à 60 km et sa construction donnera leur pleine valeur aux améliorations apportées par l'aménagement de Donzère-Mondragon.

Les besoins sans cesse croissants d'énergie électrique rendent impérieusement nécessaire la mise en chantier d'un projet aussi rentable que celui de Montélimar qui, par contre-coup, donnera un nouvel essor à la navigation sur le Rhône en pleine renaissance. C'est le développement de cette navigation et la preuve toujours plus évidente des précieux services qu'elle rend à l'économie nationale, qui incitera le plus sûrement nos voisins français à aménager le haut Rhône en voie navigable pour lier ce fleuve, par le canal transhelvétique, au grand réseau navigable européen.

Pour l'aménagement général du Rhône: opinions françaises

Nous sommes heureux de voir notre conviction de la nécessité d'envisager dès maintenant l'aménagement du Rhône sur la totalité de son cours, partagée en France par les milieux les plus autorisés. Nous avons cité ici à plusieurs reprises l'avis exprimé à cet égard par la Chambre de Commerce de Marseille et, dans notre dernier numéro, le vœu important, émis en juin de cette année, par l'assemblée des Chambres de commerce de la vallée du Rhône, réunies à Valence à l'occasion des Congrès et Fêtes du Rhône. Nous donnerons aujourd'hui l'opinion d'un industriel rhodanien, M. Pierre Vallette-Viallard², président de la Commission technique de l'Union générale des Rhodaniens. Parlant du développement de la voie d'eau dans la vallée du Rhône, favorisé par l'industrialisation, elle-même soutenue par l'accroissement parallèle de la production d'énergie électrique, M. Vallette-Viallard poursuit:

«Mais qui ne voit également que cette œuvre ne sera parfaite que si la navigation du Rhône aboutit au Lé-

¹ Chiffres donnés par la *Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane* (No 20 du 25 novembre 1952, p. 693); ils semblent bien faibles comparés à ceux d'autres écluses de même importance.

² Voir «*Le Valentinois*» du 1er novembre 1952.

man pour être prolongée à travers les lacs de Neuchâtel et de Bienné jusqu'au Rhin et au Danube.

Le réseau fluvial rhodanien sera alors complet. Marseille sera le port de l'Europe centrale le mieux desservi sur la Méditerranée.

Les deux nations les plus intéressées à cette entreprise sont la France et la Suisse. Une commission franco-suisse a été créée. Elle ne s'est pas réunie depuis plusieurs années. Pourquoi? La navigation sur le haut Rhône est ainsi reportée à plus tard. La réalisation des ouvrages de navigation prévus sur le haut Rhône dépendra en effet des décisions qui pourraient intervenir à la suite de cette réunion. D'aucuns craignent sans doute que notre situation financière, si obérée par les charges que nous ont valu deux guerres, et par la mission que la France remplit seule en Indochine, nous mette en mauvaise posture pour la discussion d'une question de cette importance qui intéresse au plus haut point nos amis suisses. Cette situation nous oblige en effet à réduire des investissements essentiels sans doute.

Mais il s'agit là d'une œuvre qui intéresse autant et peut-être même davantage la Suisse que la France. Si les deux partenaires en conviennent, il semble tout naturel que la France puisse demander à la Suisse une participation aux travaux et examiner avec elle les moyens de la réaliser. Les autres questions à traiter: plan d'eau, statut de la navigation, etc. ne seraient plus alors que jeux d'enfants.

Cette nécessité qui s'impose de l'achèvement de la voie navigable par le Rhône jusqu'au Rhin deviendrait vite une réalité. Je le souhaite pour mon pays et pour l'Europe Occidentale qui s'édifie.»

Les pourparlers franco-suisses doivent reprendre!...

Nous ne voulons pas préjuger ici de l'importance et de la forme des prestations financières de la Suisse à l'aménagement du haut Rhône, en fonction de son intérêt pour nous. Il appartient aux experts officiels des deux pays de se prononcer à ce sujet. Une fois admis le principe même de cette participation suisse — et il

est inimaginable qu'il ne le soit pas, tant l'intérêt de notre pays est ici évident — il devra être relativement aisé de déterminer la forme et l'ampleur de cet investissement. Rappelons à ce sujet le précédent rhénan concernant l'amélioration des conditions de la navigation entre Strasbourg et Bâle.

... sur une base élargie

Aussi, souhaitons-nous l'élargissement des compétences de la Délégation française à la Commission franco-suisse, habilitée jusqu'ici à ne connaître que l'étroite question technique de l'amplitude des niveaux du Léman et de son utilisation pour l'amélioration du rendement des usines électriques et des conditions actuelles de la navigation. Ces limites restreintes du champ des pourparlers franco-suisses ont été dictées par la loi du 28 mai 1921. Dépassées par les événements et des faits nouveaux, imprévisibles il y a trente ans, elles sont aujourd'hui un obstacle à la conclusion rapide d'une convention franco-suisse résolvant des problèmes juridiques, financiers et techniques. Rappelons, par exemple, pour en rester à la seule question de l'amplitude des niveaux du Léman, que l'édification des ouvrages de la Grande-Dixence, actuellement en cours, et des autres barrages prévus dans le Valais, aura une profonde et heureuse influence sur les niveaux du lac. Ce fait, parmi d'autres, mérite d'être pris en sérieuse considération.

Du côté suisse, on serait tout disposé à examiner des propositions françaises quant au financement et à l'exécution des travaux du haut Rhône. La Suisse désire le raccordement fluvial à la Méditerranée. Les Français y trouveront leur bénéfice par l'extension de la zone d'influence du port de Marseille, des débouchés nouveaux pour les produits du Sud-Est et l'amélioration des débits de l'émissaire du Léman, pour les usines hydro-électriques et la navigation. L'ensemble de ces éléments doit permettre d'établir le bilan de l'opération. Et c'est alors seulement que nous serons en mesure d'apprécier l'importance et la modalité de la contribution suisse.

André Vacheron

Projet d'excursion à Donzère au printemps 1953

La visite du vaste ensemble d'ouvrages de Donzère-Mondragon, parmi les plus imposants de ce genre, est du plus grand intérêt. Aussi, croyons-nous que les membres de notre Association seraient heureux de les visiter sous la conduite de guides qualifiés.

Nous projetons d'organiser un voyage de 2 à 3 jours, coûtant environ Fr. 100.— à Fr. 150.—, et qui aurait lieu au printemps 1953, vraisemblablement à Pentecôte. La descente du Rhône en vedette, de Lyon ou de Valence, est prévue!

Toutefois, avant de pousser plus avant l'organisation de cette excursion, nous aimerions connaître le nombre approximatif des participants. Nous prions les membres désireux de prendre part à ce voyage d'envoyer, par carte postale, leur inscription provisoire au Secrétariat central de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, rue Petitot 8, Genève, jusqu'au 28 février 1953.

Projekt einer Exkursion nach Donzère im Frühjahr 1953

Ein Besuch der großen Anlagen des im Herbst 1952 fertig erstellten Kraftwerkes Donzère-Mondragon, eines der imposantesten dieser Art, ist wohl von großem Interesse. Es dürfte eine besondere Genugtuung für unsere Mitglieder sein, dieses Werk unter kundiger Führung besichtigen zu können.

Wir haben eine Reise von zwei bis drei Tagen, voraussichtlich über Pfingsten, vorgesehen. Die Kosten betragen etwa Fr. 100.— bis Fr. 150.—. Es ist beabsichtigt die Hinfahrt von Lyon oder Valence mit dem Schiff zu machen.

Auf jeden Fall würden wir gerne die ungefähre Anzahl der Exkursionsteilnehmer kennen und bitten deshalb die Mitglieder, mit einer Postkarte ihre unverbindliche Anmeldung an das Zentralsekretariat des Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes, rue Petitot 8, Genève, bis zum 28. Februar 1953 zukommen zu lassen.

Chronique des sections

Section de Lausanne

Elle organise cet hiver un cycle de 4 conférences dans le dessein de former l'opinion publique à l'idée des grands travaux et de la mettre à même de juger sainement du rapport que présentera la Commission d'études en 1953.

M. René Meylan, professeur, président de la Société de géographie de Lausanne, a donné la première de ces conférences sous le titre:

La navigation fluviale dans l'Est européen et sur le Danube.

En introduisant le conférencier, M. Gilliard, président de la Section, a insisté sur les points que pourrait marquer, ces temps prochains, la cause du Transhelvétique et du Rhône navigable, en mettant à profit, d'une part la saturation imminente des ports bâlois, d'autre part l'immense pas en avant représenté par Gënnissiat et Donzère-Mondragon.

Avec beaucoup de clarté, M. Meylan définit les conditions de la navigation intérieure en Russie, favorisée par les faibles pentes à vaincre, mais gênée par ailleurs par le gel prolongé, la débâcle, les basses eaux. Montrant le parti que les tsars et leurs successeurs surent tirer des relations par eau, le conférencier passa en revue les réalisations de l'ancien régime — à vrai dire rarement achevées — et celles d'aujourd'hui, facilitées à tous points de vue par des moyens énormes. Les nouvelles voies fluviales, toutes largement dimensionnées, sont toutefois d'une valeur économique très inégale. Quant à la flotte, très certainement en progrès, M. Meylan dut se borner, et pour cause, à des évaluations basées sur des chiffres d'avant-guerre.

Le Danube, navigable sur près de 2400 km, était l'objet de la deuxième partie de l'exposé. Le conférencier montra l'importance de ce fleuve, véritable lien entre l'Ouest et l'Est, dont les conditions de navigation ne sont cependant pas idéales. Les ruptures de charge, notamment, dues aux rapides, défilés, etc. ralentissent et renchérissent les transports; un autre désavantage étant la différence considérable entre les frets montant et descendant. Enfin, il manque au Danube ce qui permet à une voie navigable de se développer en «respirant» mieux: la liaison avec de nombreux autres systèmes fluviaux. Aussi, divers gouvernements étudient-ils les projets de canaux Danube—Constanza, Danube—Adriatique, Danube—Oder et Danube—Bodan. C'est en montrant l'importance qu'aurait cette dernière voie pour la Suisse (*et pour la France!* [réd.]), que M. Meylan termina sa très intéressante conférence.

Le cours du fleuve se déroula ensuite sur l'écran, à vrai dire sous des aspects plus folkloriques que techniques. Chacun put ainsi se convaincre du charme certain de ces régions, si différentes des nôtres, et qui nous semblent aussi lointaines dans le temps que dans l'espace.

200 auditeurs, dont nombre de profanes maintenant mieux informés, plusieurs adhésions, des comptes-rendus sympathiques dans les quotidiens lausannois, sont le résultat très appréciable de cette première conférence dont le succès laisse bien augurer des suivantes.

Et l'on serait tenté de dire en pastichant la chanson: « Si toutes les sections de Suisse voulaient se donner la main... »

P. R. P.

Réunion du Comité central

Le Comité central a tenu une importante séance le 6 novembre à Bienne, où il fut aimablement accueilli par M. Suter, président de la Section bernoise.

Sauf une seule section, excusée, toutes les autres s'étaient fait représenter. Assistaient également: MM. Balmer, président d'honneur, Béguin, président du Comité de l'enquête économique, Studer, président de la Commission des études Léman—Rhin, et Wirz, membre coopté.

Avant de passer à l'ordre du jour, M. Pigeon, président central, rendit hommage à la mémoire des membres décédés: MM. André, Boudry et Reymond, de la Section vaudoise.

Le Comité central prit acte de la décision de la majorité des sections (sans opposition) de tenir la prochaine assemblée générale de l'A. S. R. R. en automne 1953, dans une ville des bords de l'Aar à une date coïncidant avec la fin des études Léman—Rhin.

Le président central fit un exposé complet des différentes questions intéressant l'activité de notre Association. Entre autres, il attira l'attention du Comité central sur la portée des deux initiatives lancées par le «Comité interpartis pour la protection du site de Rheinau», qui mettent en danger l'avenir de la navigation sur le haut Rhin. Défendant d'une façon désintéressée une cause nationale, notre Association doit prendre position avec fermeté.

Le président exposa également l'état actuel de nos relations avec la France. Une prochaine entrevue a été convenue avec la C. N. R. au sujet des projets d'aménagement du haut Rhône.

La presse a relaté en son temps le transport par eau de cellulose de Soleure à Neuchâtel, sur le «Romandis», qui prit, au retour, une cargaison de bois. M. Pigeon remercia vivement M. Sieber, directeur de la Fabrique de cellulose d'Attisholz, pour cette initiative qui est une excellente propagande pour la navigation.

Tour à tour, MM. Studer, président, et Blattner, directeur des études Léman—Rhin, orientèrent le Comité central de façon détaillée, sur les résultats des études techniques. Nous reviendrons en temps opportun sur cette très importante question. Pour le moment, nous pouvons confirmer que le coût total des travaux du Léman au Rhin est devisé à 340 millions, dont 200 pour le canal d'Enteroches et 140 pour le secteur de l'Aar, du Rhin à Yverdon.

La Commission des études prépare maintenant le prospectus pour le lancement du Rapport général technique et économique. Celui-ci sera publié à un prix qui le rendra accessible à chacun. Ce sera là une excellente propagande en faveur de la navigation intérieure, dont toutes nos sections devront faire le plus large usage.

M. Béguin fit rapport sur le travail consciencieux accompli par le Comité de l'enquête économique dont il est président. Le Comité central en retira la conviction que le bilan des répercussions économiques du canal transhelvétique sera présenté honnêtement, sans *a priori*, ni conclusions tendancieuses.

Enfin, M. Balmer, président d'honneur, avec son éloquence coutumière, donna un vivant aperçu des cérémonies qui marquèrent l'inauguration solennelle de Donzère-Mondragon.