[Impressum]

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **12 (1932)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

REVUE ÉCONOMIQUE FRANCO-SUISSE

Organe mensuel officiel

de la

Chambre de Commerce suisse en France

16, Avenue de l'Opéra
Paris-Ier

Juillet-Août 1932 N° 4

TÉLÉPHONE
Opéra 90-68

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
Commersuis-Paris 111

La Revue économique franco-suisse *fait suite au* Bulletin mensuel *de la Chambre de Commerce suisse en France*

Le numéro : 3 fr.
Un an : fr. 30
(argent français)

CHÈQUES POSTAUX
Paris 32-44

LE CANAL DU RHONE AU RHIN

Nos lecteurs se souviendront sans doute de la conférence, organisée par notre Chambre de Commerce en mars 1922, que le distingué président central de l'Association pour la navigation du Rhône au Rhin, M. Paul Balmer, avait faite, alors, sur le sujet qui nous préoccupe. Nous n'avions, depuis, cessé de suivre avec le plus vif intérêt l'acheminement du projet de liaison des bassins du Rhône et du Rhin à travers la Suisse.

Conscients des avantages énormes que cette liaison doit apporter à notre pays en particulier et, par suite du raccordement au Danube, à l'Europe toute entière, nous nous proposons de retracer ici, à grands traits, les étapes parcourues au cours de ces dernières années par le projet de canal dans la voie de sa réalisation.

En nous référant à l'avis de personnalités compétentes, nous pouvons affirmer que les progrès réalisés par la technique dans le domaine de l'utilisation des forces hydro-électriques ont définitivement résolu toutes les difficultés techniques qui auraient encore pu s'opposer à l'aménagement du canal projeté. L'exploitation intensive dans notre pays, de l'énergie hydro-électrique, source de richesse inépuisable, a complètement transformé les conditions de navigabilité sur les fleuves. Alors qu'auparavant les cours encaissés des rivières et les pentes fortes représentaient pour la batellerie des obstacles naturels insurmontables, ils se trouvent précisément constituer aujourd'hui des éléments nécessaires et se prêtant le mieux à la création d'usines dont les barrages pourvus d'écluses assurent au chaland un passage sûr et économique. La navigation fluviale, dotée des derniers perfectionnement techniques, revêt une importance nouvelle et joue un rôle prépondérant dans le transport des matières lourdes en vertu du bon marché de son fret.

Les profonds changements survenus dans notre économie au cours de ces dernières années ont aussi contribué largement à mettre en relief les avantages que la navigation fluviale peut procurer. Il est, par exemple, certain que le développement intense du mouvement des échanges, dans la dernière décade, devait amener les pays producteurs à lutter âprement pour acquérir de nouveaux débouchés et tâcher d'éviter ainsi les effets néfastes de l'extension d'un machinisme mal rationalisé. Les transports par voie d'eau, en permettant de réduire d'une façon appréciable les coûts de revient des marchandises, devaient alors faire l'objet d'une orientation nouvelle de la politique commerciale. La mise à l'ordre du jour des problèmes relatifs à la navigation fluviale devait naturellement favoriser la réalisation de projets tels que celui de la liaison des fleuves du Rhône et du Rhin.