Le canal du Rhône au Rhin

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

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

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-889262

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.

Le canal projeté trouve un tracé naturel dans le plateau suisse. De Coblentz, point extrême du côté allemand, le parcours emprunte le lit de l'Aar, les lacs de Bienne et de Neuchâtel. D'Yverdon, jusqu'où les chalands au gabarit de 1,200 tonnes pourront facilement parvenir, la voie aboutit près de Morges, dans le lac de Genève, en passant par le canal d'Entreroche, dont il reste à prévoir la construction. Les conditions du sol favorisent grandement l'aménagement de la voie d'eau interne du Rhône au Rhin, car sur un développement total de 332 kms prévus par le projet, le 80,5 % des parcours existent déjà, d'où il résulte que seuls 39 kms de canaux sont à prévoir spécialement pour la navigation. On pouvait donc supposer que le coût total d'établissement du canal ne serait pas excessif. Un plan financier, soigneusement établi, faisait en effet ressortir, en 1926, la dépense totale de 206 millions de francs suisses. Si nous rappelons que l'électrification des C.F.F. avait nécessité, en 1921 et 1922, des dépenses de 302 millions pour la première année et de 299 pour la deuxième, une dépense unique de 206 millions ne devait pas apparaître disproportionnée aux ressources du pays.

Une étude du point de vue économique de la question s'imposait en raison de l'importance des travaux à entreprendre. A la demande du Département fédéral, une commission d'experts ayant à sa tête M. Ch. Borel, ingénieur, procéda, en 1923 et 1924, à une enquête aux fins d'apprécier, bien que la tâche parut délicate, si les avantages retirés par la voie d'eau compenseraient ses frais d'établissement et d'entretien. Cette enquête aboutit à l'estimation suivante, après une période d'exploitation de dix ans (1) :

Economies brutes de transports pour le trafic :	
Extérieur par le Rhin	11.173.000
Extérieur par le Rhône	6.146.000
Interne	881.000
	18.200.000
Produit de la taxe	1.741.000
	19.641.000
Les charges s'élèvent par contre :	
Manque à gagner des C.F.F.	3.896.000
Frais d'entretien de la voie	440.000
Intérêts du capital d'établissement 5 %	10.300.000
Amortissements 1 %	2.060.000
	16,696.000

Ces chiffres sont établis sur la base d'un commerce spécial suisse de 6.550.000 tonnes, représentant la moyenne des années 1912 à 1922. Les chiffres correspondants de 1931 s'élevant à 9 millions 650.000 tonnes, il paraît raisonnable d'attribuer à cette enquête une valeur actuelle en raison de sa modération, malgré la chute générale des prix, depuis lors, ainsi que le changement des conditions économiques.

(1) Source : *La voie navigable suisse du Rhône au Rhin*, par Charles Borel, Ingénieur, 1926.

***

Les études techniques du projet sont actuellement terminées. Il reste toutefois encore à obtenir l'entente entre les autorités intéressées, sur certains points, notamment sur les importantes questions de la deuxième correction des eaux du Jura et de la régularisation des eaux du Léman; cette dernière, on le sait, est liée à l'aménagement du Rhône navigable sur le parcours français.

Une étape importante dans l'établissement de notre réseau navigable sera bientôt réalisée, lorsque les usines actuellement en construction sur les parcours du Rhin et de l'Aar permettront l'aménagement des derniers paliers d'accès au port fluvial intérieur prévu à Brugg et, d'autre part, assureront la liaison ultérieure par le Bodan vers le Danube.

***

Il est évident que la réalisation du projet suisse est subordonnée à l'ouverture à la navigation des parcours fluviaux étrangers du Rhône et du Rhin.

On pouvait supposer qu'en vertu du caractère industriel marqué de la région qu'il traverse au delà de Bâle, le Rhin serait le premier aménagé pour la circulation des chalands. Si l'on en juge d'après les résultats du trafic du port de Bâle, on constate qu'en 1913, déjà, il accusait un mouvement de 96.000 tonnes et qu'après la fin de la guerre le trafic, arrêté pendant les hostilités, reprend pour atteindre à partir de 1922 jusqu'en 1931, les chiffres suivants :

Mouvement du port de Bale

Année	Tonnes
1922	170.849
1923	39.611
1924	286.595
1925	89.658
1926	273.230
1927	739.840
1928	471.789
1929	617.567
1930	1.097.141
1931	1.278.661

La progression que l'on constate à partir de 1927, provient en majeure partie de l'ouverture, à cette époque, du canal français de Huningue du Rhône au Rhin, qui assure une alimentation plus régulière du port de Bâle, malgré ses faibles dimensions qui ne sont calculées que pour des péniches de 250 tonnes et malgré ses 52 écluses échelonnées entre Bâle et Strasbourg.

Cette voie artificielle pare partiellement aux mauvaises conditions de froid et de sécheresse qui rendent la circulation parfois complètement impossible sur le Rhin. Le trafic du canal a passé de 1.520 tonnes en 1923 à 61.100 tonnes en 1929 et accuse 935.000 tonnes en 1931, soit presque la totalité du mouvement du port à cette époque.

Bien que la courbe ascensionnelle du mouvement des marchandises parût assez réjouissant, il n'en restait pas moins à régulariser la navigation

sur le Rhin, rendue périlleuse par la rapidité du courant et d'obstacles divers, plus particulièrement par la double barre rocheuse d'Istein. A cet égard, la convention conclue entre la Suisse, la France et l'Allemagne, en 1922, entrée en vigueur en juin 1930, constitue un événement capital dans l'histoire de la navigation rhénane; en décidant la régularisation du fleuve, elle assure l'avenir de la circulation des péniches entre Bâle et Strasbourg.

Comme on l'a appris récemment, les grands travaux entrepris aux portes de Bâle, en vue de la construction du barrage et de l'usine de Kembs, première étape du grand canal d'Alsace, et du programme de régularisation du Rhin, approchent de leur fin. Le canal, lui-même, vient d'être ouvert, et supprime l'obstacle de la fameuse barre d'Istein.

Au sud, le Rhône est navigable, comme on le sait, de Sault-Brenaz (à 58 kms en amont de Lyon) jusqu'à Marseille. Il peut être régularisé sans grande difficulté de Sault-Brenaz à Seyssel. De cette ville à la frontière suisse, par contre, le parcours de la section du Haut-Rhône n'est considérée que comme flottable et présente de sérieuses difficultés d'aménagement.

La France, redevenue riveraine du Rhin, songeait, en améliorant les conditions de la navigation sur son canal du Rhône au Rhin passant par la Saône, puis par le Doubs, pour aboutir à Strasbourg, à intensifier le mouvement des échanges entre ses riches provinces du nord et le port de Marseille. Elle avait prévu, par la loi de 1921, l'aménagement du Rhône au triple point de vue du captage des forces hydro-électriques, de l'irrigation et de la navigation. Conformément à ce programme, 17 usines développant une puissance de 900.000 CV devaient fournir de l'énergie électrique au P.-L.-M. et à la ville de Paris. La navigation devait s'ouvrir pour des péniches au gabarit de 1.200 tonnes, 300 hectares, actuellement non cultivables, devraient être rendus fertiles grâce à l'irrigation. La France comprenant l'intérêt essentiel qu'elle a à s'assurer le marché suisse pour le transport de ses céréales, de son sucre et de diverses matières pondéreuses, avait prévu que le programme d'aménagement intégral du fleuve devait porter en premier lieu sur la section du Haut-Rhône, section qui, d'ailleurs, se prête le mieux à l'utilisation des forces hydro-électriques. Malheureusement, la Société Nationale, à laquelle une concession d'une durée de 75 ans devait être accordée, ne se fonda pas assez vite faute de capitaux; sa constitution semble près d'aboutir actuellement.

Entre temps, de gros efforts étaient entrepris pour permettre, par la suite, la navigation générale sur le Rhône. Marseille construisait son tunnel de Rove, qui lui assure la communication avec l'immense réservoir que représente l'étang de Berre. A cet agrandissement du port de Marseille, correspond la création du port de Rambaud, à Lyon, en 1926. Le trafic de ce port, en progression constante, a passé de 59.000 tonnes en 1927 à 250.000 tonnes en 1931 (les quatre cinquièmes des arrivages se font actuellement par la Saône).

***

Au gré des désirs légitimes de ceux qui aimeraient jouir des avantages qu'apporterait à notre pays la réalisation du canal projeté, l'accomplissement de l'œuvre peut encore paraître éloigné. Il est évident qu'une entreprise de cette envergure doit surmonter les difficultés qui ne peuvent s'aplanir qu'avec le temps. Pourtant, les résultats acquis de la navigation rhénane laissent bien augurer de l'avenir du projet. Le fret rhénan, en se révélant inférieur aux taxes de transport que prélèvent les chemins de fer et les camions, nous permet de réaliser chaque année des économies appréciables. En 1927, par exemple, sur la base des quantités transportées par les chalands et en tenant compte d'une économie moyenne de fret variant de 2 fr. à 3 fr. par tonne, la navigation fluviale nous a valu une économie totale de 2 millions 200.000 francs. Outre les économies directes qu'il porte à son actif, le fret rhénan nous procure indirectement le bénéfice des réductions de tarifs consenties par les réseaux ferroviaires rivaux, agissant, en quelque sorte pour tout le pays, comme régulateur des prix de transport de certaines marchandises lourdes, telles que les céréales, par exemple.

La navigation fluviale nous procure des avantages multiples. Par sa puissance de pénétration dans le pays, pénétration dont la tendance est de s'élargir constamment, elle vérifie les échanges, crée de nouvelles industries et leur permet de procéder à des transformations hautement profitables à l'économie du pays.

En nous permettant de poursuivre sur le Rhin une politique tarifaire indépendante, notre batellerie propre — qui en 1927 a transporté pour plus de 900.000 tonnes de marchandises — nous fait jouir de la liberté économique que confère à tout pays continental l'accès de la mer, liberté dont l'expérience récente de la guerre a monté le prix qu'il fallait lui attribuer.

La réalisation du canal du Rhône au Rhin assurera à notre pays un régime fluvial équilibré et le mettra en relation, par le Rhin, avec les pays du Nord et du Danube, et, par le Rhône, avec les marchés jeunes encore d'outre-mer et de l'Afrique du Nord en particulier. Non seulement la Suisse, mais ses grandes voisines sont appelées à retirer de l'établissement de cette voie d'eau fluviale et internationale d'énormes bénéfices. Outre les avantages d'ordre économique qu'elle comporte, la réalisation du projet fera naître entre les deux pays intéressés des rapports plus intimes et éveillera des intérêts plus élevés. Le fait même que ce résultat aura pu être atteint sera un gage précieux de leur solidarité et de leurs aspirations communes.