

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 12 (1932)
Heft: 4

Rubrik: [Impressum]

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: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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-I^{er}

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 perfectionnements 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 décennie, 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.