

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 28 (1948)
Heft: 10

Artikel: L'aménagement du Rhône
Autor: Tournier, Gilbert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888713>

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

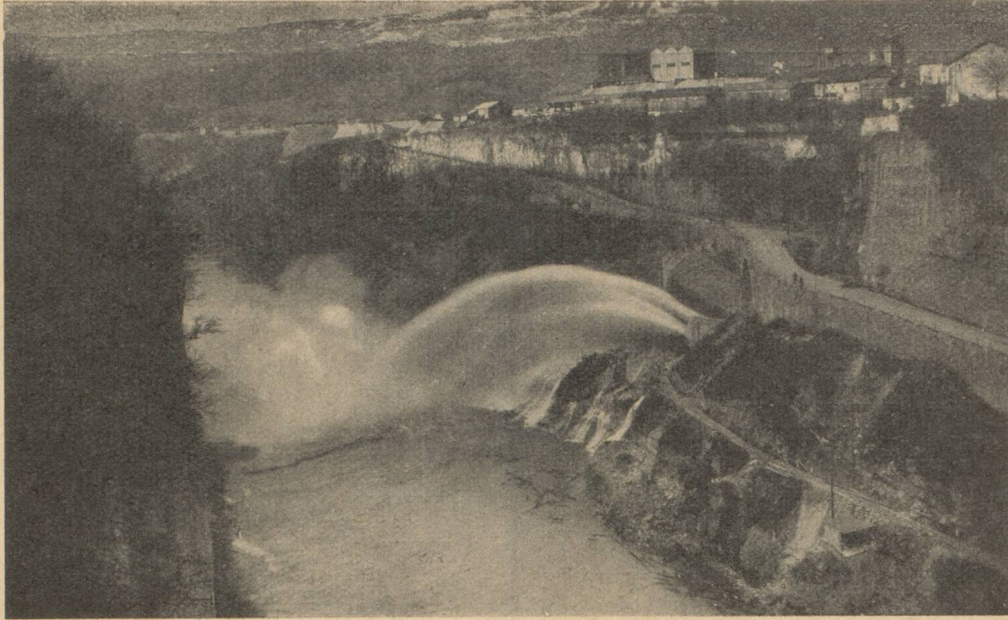
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 07.02.2026

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



L'AMÉNAGEMENT DU RHONE

par

Gilbert Tournier

Directeur administratif
de la Compagnie Nationale du Rhône

La renommée aux bouches incertaines s'est emparée des travaux de Génissiat, sujet propice aux commentaires à la fois les plus positifs et les plus lyriques. Le « Français moyen » qui voit ce chantier dans un brouillard de chiffres fantastiques et d'indications pseudo-techniques, a quelque peine à le situer.

Se doute-t-il que la retenue de Génissiat commence à l'endroit même où le Rhône devient français et que, si l'on avait pu s'étendre sur la partie du fleuve qui constitue frontière entre la France et la Suisse, l'importance de l'équipement eût été plus grande encore ?

C'est sans doute surtout pour des raisons techniques que le site de Génissiat a été choisi pour la première usine hydro-électrique de la Compagnie Nationale du Rhône, mais il est important de souligner que ce premier acte se situe au voisinage immédiat de la Suisse, que le Rhône aménagé pourra relier de façon efficace à la France.

Pour ceux qui se penchent sur l'histoire de la Compa-

gnie nationale du Rhône, c'est parfois un sujet d'étonnement de constater qu'aux environs de 1900, ce qui préoccupait les précurseurs français de l'aménagement du fleuve, un Antonin Gourju, un Chambeaud de la Bruyère, c'était la navigation.

Chimère, pensera-t-on, le rôle économique du Rhône, important jusqu'à la création des chemins de fer, ayant subi depuis lors une éclipse que d'aucuns considèrent comme définitive. Avant 1855, le trafic sur le Rhône était certainement supérieur à celui du Rhin ; le malheur a voulu que les statistiques commençassent en même temps que son déclin et — malgré la mise en vigueur en 1878 du programme Freycinet, qui comportait, entr'autres œuvres liées (déjà !) au relèvement français, l'amélioration et l'entretien du chenal du Rhône à l'aval de Lyon — le trafic sur le vieux fleuve est devenu de plus en plus infime par rapport à celui du Rhin, en croissance constante.

Et pourtant, aux hommes de grande foi dont nous

venons de rappeler les noms, vinrent se joindre des hommes en qui cette foi se trouvait complétée par un sens réaliste très vif, les Présidents Léon Perrier et Edouard Herriot. Sans nullement renoncer à la restauration d'une grande voie navigable rhodanienne, ils montrèrent, d'une part, que cette restauration devait conduire à une liaison encore plus importante pour le développement économique et pour les échanges civilisateurs : la liaison de la Méditerranée avec le Rhin, par le Rhône, le Léman, et le canal transhelvétique d'autre part, que, pour réaliser cette vaste conception, pour atteindre ce *but* lointain : une navigation rhodanienne atteignant l'Europe Centrale, il fallait mettre en œuvre le nouveau *moyen* qu'offre aux hommes du *xx^e* siècle le développement inouï de la houille blanche, savoir l'aménagement hydro-électrique des chutes existant sur le Rhône, sur ce fleuve exceptionnel qui, par sa pente, participe du torrent, tout en roulant toujours, grâce au régulateur du Léman, des débits considérables.

Pour donner à cette idée simple, une forme juridique, nos pionniers inventèrent une formule qui devait connaître par la suite une singulière fortune, puisque c'était déjà une formule de *nationalisation*.

Elle soustrayait aux convoitises des intérêts privés, lesquels avaient été sur le point d'obtenir en 1917 la concession de Génissiat, les profits à retirer des chutes du Rhône.

La loi de 1921 instituait une concession tout à fait originale, qui devait, grâce à l'éloquente intervention du Président Herriot, survivre à la nationalisation de l'électricité.

Cette concession est essentiellement une concession de travaux qui fait de la Compagnie Nationale du Rhône une sorte d'entrepreneur général à la disposition des collectivités rhodaniennes et des pouvoirs publics nationaux pour effectuer sur le Rhône les grands travaux d'équipement intéressant, simultanément et de façon indissoluble, l'aménagement des forces hydrauliques, l'amélioration de la navigation et l'utilisation de l'eau et de l'énergie en faveur de l'agriculture.

Ces trois points de vue étaient d'ailleurs en 1921 et sont encore maintenant, dans une large mesure, de caractères différents : l'aménagement hydro-électrique, même étatisé dans sa plus grande part, reste une affaire industrielle, tandis que la navigation et les équipements agricoles sont choses « régaliennes ».

De là, les traits originaux de la Compagnie Nationale du Rhône.

L'État n'en est pas actionnaire, mais garantit financièrement ses obligations ; il s'est en outre assuré une large représentation dans son Conseil d'Administration, représentation devenue pendant la guerre, majoritaire.

Cette évolution n'a cependant pas détruit les caractères originaux qui faisaient de la Compagnie, outre une entreprise nationale, une coopérative régionale.

Tout d'abord, son schéma financier garantit aux collectivités rhodaniennes que les profits financiers susceptibles d'être retirés des équipements de chutes sur le Rhône seront, la part faite à l'État, employés à leur

seul avantage et sous forme, non pas de distribution d'argent dont elles n'ont cure, mais de grands travaux de navigation et d'irrigation dont elles ont besoin.

D'autre part, la loi de 1921 garantissait aux collectivités publiques rhodaniennes et au département de la Seine, des droits spéciaux sur le courant électrique produit par les usines du Rhône.

Malgré ce caractère régional et coopératif, les circonstances ont été les plus fortes et ont évidemment contribué à développer l'emprise de l'État sur la Compagnie. Son activité, comme les moyens économiques et financiers dont elle dispose, sont étroitement déterminés par la puissance publique et, dans les conditions économiques qui se sont instaurées depuis 1939, les possibilités techniques d'un organisme ayant, quel qu'il soit, à exécuter de grands travaux, sont strictement fonction de la place que l'État lui assure dans la répartition des matières, des moyens de transport et de tous autres moyens d'action.

La notion de priorité et d'ordre d'urgence, qui est inséparable de la notion de plan et qui s'impose en économie dirigée a joué en faveur de la Compagnie, non sans d'ailleurs un tenace effort en face de la concurrence d'autres « parties prenantes » très actives.

Génissiat

Il nous reste maintenant à rappeler très brièvement ce qui est présent à tous les esprits, parce qu'on en a beaucoup parlé ces temps derniers ; il nous reste à dire, après tant d'autres, un mot des fameux travaux de Génissiat et aussi, en passant, un mot des autres ouvrages de la Compagnie Nationale du Rhône.

Lors de l'établissement du programme de la Compagnie en 1935, il fut reconnu, non sans l'hostilité de certains esprits chimériques qui voulaient construire un canal latéral au Rhône, conjuguée avec l'hostilité beaucoup plus positive de ceux qui, pour des raisons diverses, voulaient empêcher la mise en chantier du barrage de Génissiat, que cet aménagement s'imposait en première étape.

Mais, avant de donner le premier coup de pioche, il fallut — en ce vieux temps aux mœurs très libérales — convaincre les irréductibles, et pour cela procéder à des études justificatives qui prirent un temps précieux.

Ce n'est qu'en mai 1936 que le Conseil supérieur de l'Électricité consentit à autoriser le démarrage des *travaux préparatoires* consistant à mettre le lit du Rhône à sec en vue de la fondation des ouvrages, étant bien entendu qu'une fois les travaux préparatoires terminés, la question de savoir si on entreprendrait la construction du barrage et de l'usine serait réexaminée.

Deux ans plus tard, c'est-à-dire un an avant la guerre, en 1938, la Compagnie obtenait de l'État la déclaration d'utilité publique, des travaux de Génissiat. Heureusement, elle n'avait pas attendu l'achèvement des formalités administratives pour ouvrir le chantier.

Elle avait, en outre, pendant cette période de négociations difficiles et conformément à sa mission mixte,

œuvré pour la navigation malgré le caractère non rentable des premières réalisations qui lui furent demandées : elle avait construit, dès 1938, aux portes de Lyon, un port moderne, appelé à jouer un rôle important dans le développement industriel de la région lyonnaise et qui porte le nom du Président Herriot ; elle avait, en même temps, apporté au chenal navigable du Bas-Rhône d'importantes améliorations, en faisant notamment disparaître le banc de Soujean près d'Arles, qui constituait depuis des années le principal obstacle à la navigation à l'aval de Lyon ; mais à l'occasion de la mobilisation de 1939, ces travaux du Bas-Rhône furent repris en charge par l'État ; la Compagnie s'est d'ailleurs orientée depuis lors, pour l'aménagement de la voie navigable à l'aval de Lyon, vers des solutions de plus grand avenir, comme on le verra plus loin à propos de Donzère-Mondragon.

Après les vicissitudes que nous avons rappelées, les travaux de Génissiat furent, de 1937 à la guerre, poussés avec toute la vigueur possible et la Compagnie réalisait de justesse au mois d'avril 1939, dans des conditions presque dramatiques, une opération sans précédent : la « coupure » totale d'un fleuve qui débitait alors plus de 400 m³ seconde et qui fut obligé de quitter son lit sur 600 mètres de long pour s'engouffrer dans deux souterrains aménagés à l'avance sur chaque rive.

La poursuite des travaux de Génissiat devait, peu après la coupure du fleuve, se heurter aux difficultés générales qui, depuis 1939, ne cessent de gêner et de ralentir toutes réalisations et qui devaient être particulièrement graves sur un chantier de cette importance.

Noyade du chantier peu avant l'armistice, sur ordre des autorités militaires françaises, restrictions apportées par l'occupant aux approvisionnements nécessaires, paralysie du chantier en 1944, rien de tout cela n'empêcha que, lorsqu'en 1945 la Compagnie put recevoir du ciment, l'usine à béton était prête, l'essentiel des terrassements était fait.

Poussés à la cadence très élevée que permettaient des installations réalisées pendant la guerre et dans lesquelles, à la barbe des Allemands, d'énormes tonnages d'acier avaient été investis, les bétonnages ont été menés si rapidement qu'à fin 1947 le barrage était achevé. La mise en eau eut lieu le 19 janvier 1948, sans aucun incident.

La mise au point des deux premiers groupes hydro-électriques se déroula minutieusement, si bien que leur entrée en fonctionnement ne donna lieu à aucun des incidents qui marquent habituellement ce genre d'opération et qui étaient tout particulièrement à redouter pour des machines de cette importance, construites en des temps aussi difficiles.

Les deux groupes en marche, dont l'un *produit plus que demandé lors de sa commande*, fournissent à la France :

— 3 millions de kwh. par jour,

— 1 milliard par an,

soit plus que l'usine de Kembs tout entière !

En outre, les protagonistes de la liaison fluviale entre la Suisse et la Méditerranée peuvent se réjouir, puisque l'obstacle le plus difficile, savoir le franchissement des gorges du Haut-Rhône est surmonté.

La Compagnie n'a d'ailleurs pas attendu la fin de Génissiat pour entreprendre un nouvel aménagement d'une importance plus considérable encore, celui de la chute de Donzère-Mondragon sur le Bas-Rhône qui, conformément à sa triple mission, intéresse à la fois :

— l'équipement hydro-électrique (l'usine de Bollène sera tout à fait comparable à Génissiat tant en puissance qu'en production annuelle d'énergie) ;

— l'amélioration de la navigation, qui sera grandement facilitée par l'existence d'un canal de dérivation, sur une section du Rhône de 30 kilomètres de long où la pente est particulièrement forte et le chenal particulièrement difficile (hauts fonds, courbes rapides, etc...) ;

— enfin l'agriculture, car la construction de ce canal, tout en améliorant de façon considérable le régime des irrigations dans la région d'Orange, sera assortie d'un ensemble de mesures agricoles.

Les chantiers qui ont été ouverts en 1947 pour la construction du canal et de l'usine sont appelés à devenir prochainement les plus grands de France, laissant assez loin derrière eux ce Génissiat dont on a tant parlé.

L'aménagement de Donzère-Mondragon est à l'échelle des réalisations américaines et l'on n'évoque pas sans une certaine angoisse l'importance des moyens de tous ordres qu'il faudra mettre en œuvre pour mener ce grand travail à son terme, tout au moins au rythme prévu par le Plan Monnet.

Il semble que la réalité d'un effort français de redressement et d'équipement dépassant même la France ne puisse guère moins s'affirmer qu'en permettant, coûte que coûte, l'édification d'un tel ouvrage, susceptible à la fois de nous procurer l'augmentation massive de nos disponibilités électriques, de transformer l'économie agricole d'une magnifique région et enfin de préparer la grande liaison fluviale européenne dont le Président Herriot rappelait au Parlement que, vouloir en réaliser l'espérance, c'est reconnaître à la Compagnie Nationale du Rhône sa profonde raison d'être.

Gilbert Tournier.