

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 30 (1950)
Heft: 12

Artikel: Destin économique du Rhône
Autor: Tournier, Gilbert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888286>

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

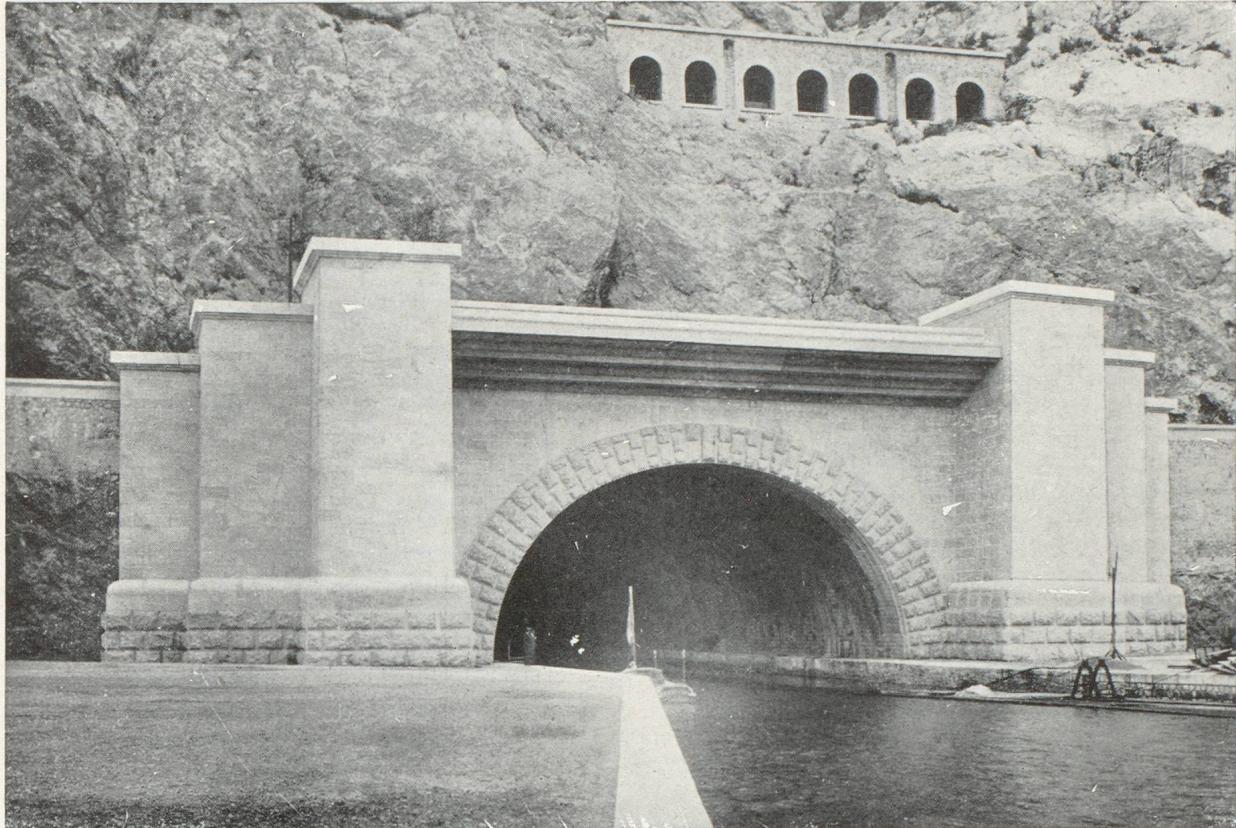
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.02.2026

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



Le canal du Rove

DESTIN ÉCONOMIQUE DU RHÔNE

par

Gilbert Tournier

Directeur de la Compagnie nationale du Rhône

Le Rhône qui, jusqu'au début du xix^e siècle, avait joué un rôle économique important comme voie de transport, a connu, du fait de la création des chemins de fer, une déchéance profonde que certains pessimistes jugent 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 si l'on veut comparer aujourd'hui les trafics des deux fleuves, c'est par 100 qu'il faut multiplier celui du Rhône. Dans ces conditions, beaucoup d'esprits positifs réputent délibérément le Rhône non navigable.

Légende tenace, légende injuste, ne serait-ce

qu'envers tous ceux qui, depuis le programme Freycinet de 1878, depuis les travaux du grand ingénieur Girardon, ont patiemment œuvré pour l'amélioration et l'entretien, dans le Rhône à l'aval de Lyon, d'un chenal navigable presque constamment accessible à la batellerie moderne.

Toutefois les financiers, les administrateurs, les ingénieurs, les industriels, ceux que l'on pourrait appeler « les économistes du concret », n'ont pu réussir, bien qu'ils s'y soient employés pendant les premières années de ce siècle, à faire démarrer les travaux d'aménagement du Rhône nécessaires pour en faire une grande voie navigable moderne. Les hommes politiques qui mirent en train ce

grand œuvre étaient animés par une passion plus abstraite mais plus forte.

C'est d'abord par la volonté tenace d'Édouard Herriot et du regretté sénateur Léon Perrier, ensuite par l'intervention des praticiens à qui ces politiques avaient ouvert la voie, que la réalisation de ce grand dessein a été entreprise.

Pour les fondateurs de la Compagnie nationale du Rhône, le développement de la houille blanche offrait le moyen d'assurer la réalisation de leur but : la restauration de la grande voie de pénétration que fut le Rhône pour la civilisation méditerranéenne, nourrice de l'Europe.

Ce que Léon Perrier appelait la « mystique du Rhône » s'exprime dans le vœu, non seulement de rendre au vieux fleuve sa prospérité historique, mais de lui faire jouer de façon réelle son rôle européen.

Pour cela, il faut le faire rejoindre son rival plus heureux, il faut assurer cette liaison du Rhône au Rhin qu'un traité franco-suisse décidait dès 1798 !

Il y a à vrai dire deux moyens de relier le Rhône au Rhin : on peut — mais c'est un travail très considérable intéressant la seule navigation — moderniser l'actuel canal de la Saône au Rhin, par le Doubs. On peut aussi — à l'occasion de l'équipement hydro-électrique — rendre le Rhône navigable à l'amont de Lyon, jusqu'au lac Léman. De là, un canal suisse dont la tête est prévue aux environs de Lausanne mènerait les bateaux jusqu'à l'Aar dont on achèverait l'aménagement et qui se jette dans le Rhin.

Cette deuxième solution intéresse tout particulièrement la C. N. R., chargée du Rhône à l'exclusion de ses affluents. Mais sa mise en œuvre dépend de négociations franco-suisses fort ardues, en cours depuis des années.

En attendant, la Compagnie nationale du Rhône, en construisant le barrage de Génissiat, qui transforme en un lac les gorges du Rhône jadis réputées infranchissables, a résolu la principale difficulté technique de la liaison navigable Lyon-Genève.

Le premier acte, le plus rude, est joué. Pour la suite, la parole est aux gouvernements. Au regard de ces grandes tâches : construire à Génissiat une échelle d'écluses, rendre le Rhône effectivement navigable de Lyon à Génissiat, comme au regard de l'amélioration progressive des conditions de navigation sur le Rhône à l'aval de Lyon, les perspectives d'accroissement du trafic doivent être appréciées par les économistes.

Le développement des raffineries de pétrole dans la région de Berre aura presque certainement pour conséquence une augmentation importante du trafic pétrolier sur le Rhône ; l'année 1950 paraît déjà prometteuse à ce sujet.

Le Bas-Rhône dans son état actuel est d'ailleurs capable de véhiculer un tonnage annuel nettement plus important que celui actuel et il n'y a pas lieu de craindre que l'amélioration progressive des conditions de navigation qui doit résulter des travaux de la Compagnie nationale du Rhône soit en retard par rapport au développement du trafic rhodanien.

Aussi peut-on faire crédit à la formule qui régit l'activité de la Compagnie nationale du Rhône, cette fameuse formule du « triple point de vue » : aménagement simultané des chutes, de la navigation et des irrigations de la basse vallée.

L'aménagement de la chute de Donzère-Mondragon, dont les travaux sont en cours, constitue une application caractéristique de cette formule puisqu'il intéressera à la fois l'équipement hydro-électrique, par la construction d'une usine qui produira en année moyenne 2 milliards de kWh. ; l'amélioration de la navigation par la création d'un canal de dérivation navigable qui court-circuite une section du Rhône dont la pente est particulièrement forte et le chenal difficile ; l'équipement agricole, car ce canal permet d'améliorer considérablement le régime des irrigations à l'aval.

La rapidité avec laquelle sera poursuivie la réalisation complète du programme d'aménagement du Bas-Rhône par grandes dérivations dans le tiers central, de même que l'entreprise des travaux destinés à ouvrir le Haut-Rhône à la navigation, dépendent, bien entendu, de la conjoncture financière.

Les meilleures chances de réalisation de travaux de navigation non rentables sont qu'on les exécute à l'occasion des aménagements de chutes.

On ne peut que souhaiter, tant que la France ne disposera que de moyens limités, que la priorité soit donnée à son équipement énergétique.

Quand le développement de ce potentiel peut être réalisé en même temps que l'amélioration d'une voie navigable, comme c'est le cas pour les aménagements en cours ou projetés par la Compagnie nationale du Rhône, cette rencontre doit être considérée comme très heureuse.

Gilbert Tournier