

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

**Artikel:** La navigabilité du Rhône de Lyon au Léman  
**Autor:** Aubert, Charles  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888296>

### **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:** 17.04.2026

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

# La navigabilité du Rhône

## DE LYON AU LÉMAN

par

Charles Aubert

Directeur de la Chambre de commerce de Genève

**E**<sup>N</sup> Europe, la navigation intérieure demeure parmi les importantes réalisations qui, avant l'ère du chemin de fer, ont résolu le problème des transports à longue distance. Les grands ministres de la Monarchie, les Sully, les Colbert, les Turgot, et en Angleterre, lord Bridgewater, ont permis, grâce aux canaux qu'ils ont conçus, d'assurer la circulation des marchandises à l'intérieur du pays d'une manière particulièrement économique. Aujourd'hui, en pleine ère de l'aviation, l'O. E. C. E. considère favorablement l'idée de relier par eau la Ruhr et les bassins miniers luxembourgeois et lorrain.

Ainsi la navigation intérieure conserve ses avantages malgré la concurrence des autres moyens de transports et notamment des chemins de fer nationalisés.

La voie d'eau, sur laquelle de tous temps les transports ont été les moins onéreux, a donné, en ce qui touche la Suisse, les preuves de ses capacités de concurrence. En effet, avant la guerre, les sucres tchèques étaient acheminés sur la Suisse par l'Elbe, Hambourg et le Rhin au lieu d'emprunter la voie ferroviaire directe dotée cependant de tarifs de combat. C'est dire que pour un pays éloigné de la mer, la liaison fluviale avec celle-ci apporte de grands bienfaits d'ordre économique. La Suisse a toujours estimé qu'une seconde voie de communication fluviale avec la mer, en direction du sud et singulièrement de la Méditerranée, répondait à ses intérêts politiques et économiques.

Genève, porte d'entrée de la Suisse, sise au bord du seul fleuve descendant vers la Méditerranée, a pleinement conscience du rôle que pourrait jouer la navigation fluviale dans l'économie du pays qui, on doit le rappeler, importe toutes les matières premières que transforment ses usines ainsi que la grande majorité des denrées alimentaires qu'il consomme. L'exemple de Bâle dont l'expansion économique date de l'ouverture du Rhin à la navigation jusqu'à cette ville, en 1903, reste présent à l'esprit. Le trafic du port de Bâle qui s'est vigoureusement développé, passant de 100.000 tonnes en 1920, à 1 million en 1930 et à 3 millions de tonnes en 1938, offre un point de repère qui, sans que les conditions soient nécessairement identiques, ouvre certaines perspectives.

Selon les évaluations de l'éminent président de l'Asso-

ciation genevoise pour la navigation fluviale, M. Edmond Pigeon, ingénieur, le trafic par le futur port de Genève pourrait atteindre près de 2 millions de tonnes.

Les marchandises provenant du sud de la France, de l'Orient et de l'Afrique ainsi que de l'Amérique latine trouveraient tout naturellement à Marseille leur port d'acheminement sur la Suisse et, dans une phase ultérieure des opérations, sur d'autres pays européens dotés d'un réseau navigable.

Les marchandises pondéreuses qui pourraient emprunter le cours du Rhône jusqu'en Suisse sont avant tout les céréales et matières fourragères et les hydrocarbures.

Pour ces derniers, deux éléments favorisent leur acheminement par le Rhône sur la Suisse plutôt que par le Rhin. Tout d'abord l'économie de distance que cette voie permettrait de réaliser entre les puits pétroliers du Moyen-Orient et la Suisse. Ensuite l'équipement technique, portuaire et industriel de la région de Marseille pour les hydrocarbures à savoir les raffineries de l'étang de Berre, d'une part, et le port pétrolier de Lavera, d'autre part. Les raffineries situées sur trois points des rivages de l'étang de Berre sont bien connues. Quant au port de Lavera, dont la Chambre de commerce de Marseille, avec son dynamisme habituel, a entrepris la construction, il est entré partiellement en activité et est destiné à devenir le plus important port pétrolier d'Europe. Sa situation est extrêmement favorable puisqu'il se trouve à l'issue de l'étang de Berre sur la mer, par conséquent à proximité immédiate de l'embouchure du Rhône où s'alignent les installations fluviales de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Ces facteurs concrets dont on mesure toute l'importance stimuleront la pénétration en Europe du pétrole et de ses dérivés par la voie du Rhône.

En ce qui concerne plus particulièrement la Suisse, elle a importé, en 1948, en provenance d'Orient et de l'Amérique du Sud, 650.000 tonnes de pétrole et dérivés (benzine, benzol, huiles lourdes et résidus pour le chauffage), soit environ 300.000 du Proche-Orient et 350.000 de l'Amérique du Sud. Dès l'ouverture du Rhône à la navigation jusqu'en Suisse, on peut escompter qu'une très forte proportion de ces importations sera attirée par la navigation sur le Rhône.

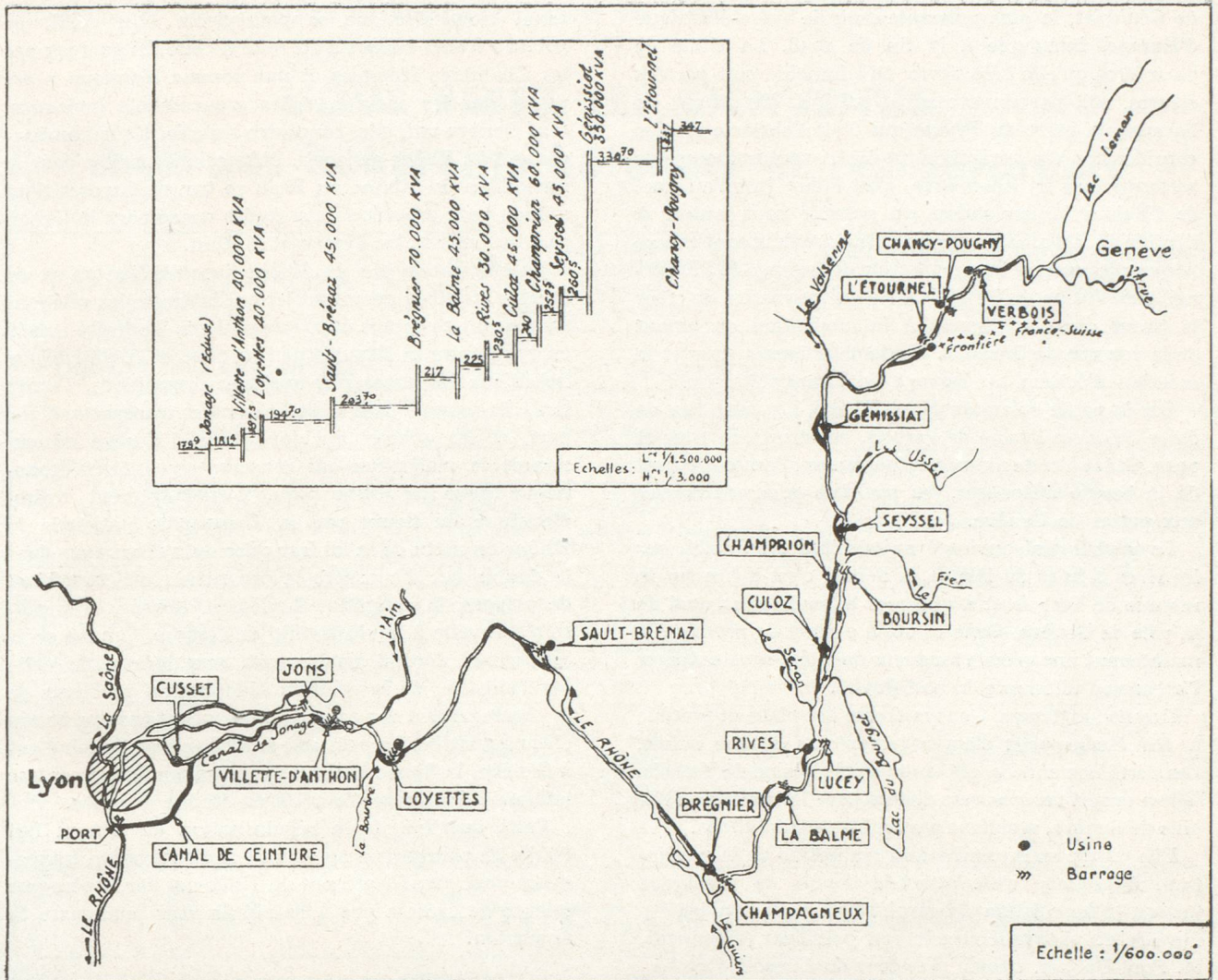


Schéma d'aménagement du Haut-Rhône entre Lyon et Genève

Mais d'autres marchandises pondéreuses emprunteront cette voie. Ce sont les graines oléagineuses des Indes, les coprahs du Pacifique, les phosphates de l'Afrique du Nord, les minerais de fer d'Algérie, les bois coloniaux, la bauxite du Midi, les granits et les porphyres corses, les charbons de la région stéphanoise. Au retour, les chalands emporteront des marchandises suisses pour lesquelles la rapidité du transport n'est pas un élément essentiel ainsi que les produits de tout le bassin du Rhône pris dans son sens le plus large. L'expansion naissante des containers permettra sans doute de rendre moins aiguë la question de la rupture de charge.

Ces évaluations permettent de mesurer l'intérêt économique que présente pour la Suisse l'ouverture du Haut-Rhône à la navigation fluviale.

L'aménagement des secteurs français du Haut-Rhône comporte des opérations de diverses espèces selon le caractère des régions traversées. Douze barrages sont prévus dont trois existent déjà entre Lyon et la frontière suisse. En allant d'aval en amont à partir du Port

Édouard-Herriot à Lyon, on prévoit tout d'abord d'éviter la ville par un canal de ceinture qui se souderait au Canal Jonage. De là, et sur 50 kilomètres, c'est-à-dire jusqu'au ressaut de Sault-Brenaz où un barrage est prévu, le Rhône est relativement tranquille.

De Sault-Brenaz au confluent du Guiers, le fleuve circule entre des collines ; sa profondeur est suffisante pour la navigation. De là, la vallée change de direction et s'incurve vers le nord. Les conditions se modifient complètement : la pente s'accroît, le fleuve se divise en plusieurs bras. Sur ce secteur, séparant le Guiers de Gemissiat, il sera donc nécessaire de construire des biefs de dérivation pour les chalands et c'est là que se placeront la majorité des usines prévues.

En continuant de remonter le cours du Rhône, l'on rencontre deux ouvrages achevés ou en voie de l'être. Tout d'abord le barrage de Seyssel destiné à la fois à la production d'électricité et à la régularisation du débit du Rhône restitué très irrégulièrement par l'usine de Gemissiat. Le second ouvrage est précisément l'usine

de Génissiat, la plus puissante centrale hydro-électrique d'Europe, inaugurée à la fin de 1948. La chute de 70 mètres qu'elle crée devra être franchie soit par des écluses, soit par un ascenseur vertical. En amont du barrage, la perte du Rhône qui était l'obstacle le plus considérable à la navigation est dorénavant immergée de sorte que sur 23 kilomètres, c'est-à-dire jusqu'au Fort de l'Écluse la navigation est possible sans autre. A l'entrée de la plaine genevoise, divers travaux sont encore nécessaires comme la construction du barrage de l'Étour-nel avec l'usine du Pont Carnot, qui permettra de créer le tirant d'eau nécessaire à la navigation en amont de la retenue de Génissiat pendant les basses eaux et la création d'écluses au barrage de Chancy-Pougny.

Sur la partie suisse du Haut-Rhône, il y aura lieu de doter d'écluses l'usine de Verbois, construite en 1939 et 1944. Grâce à cette mesure et moyennant l'aménagement de la boucle d'Epeisses, les péniches pourront arriver aux portes de Genève.

Le port fluvial envisagé aujourd'hui sera établi sur les rives mêmes du Rhône, à Peney, c'est-à-dire sur la retenue de Verbois et à quelques kilomètres en aval de la ville de Genève. Cette solution permet de prévoir dès maintenant une grande longueur de quais sans entraver l'expansion ultérieure du port fluvial.

Depuis longtemps, Genève dresse des plans et procède à des études pour l'aménagement du Rhône suisse. Ces dernières années, elle a construit l'usine de Verbois. Elle a ouvert un concours d'idées pour la traversée de la ville de Genève, problème particulièrement difficile.

Elle œuvre sans relâche à la réalisation de la navigation, à laquelle s'est attachée depuis de nombreux lustres, l'Association genevoise pour la navigation fluviale et particulièrement son président d'honneur, M. Paul Balmer, ancien président du Conseil d'État.

Sur le plan suisse, les études pour la réalisation du

canal transhelvétique se poursuivent. Un crédit de 500.000 francs suisses a été voté à cette fin en 1947 par les Chambres fédérales et une somme identique a été versée par les cantons et les groupements intéressés, sauf Genève qui, elle, concentre ses efforts sur l'aménagement du Rhône genevois. L'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin se trouve disposer d'un million pour procéder à ces études concernant la liaison par eau entre le lac Léman et le Rhin.

La navigation sur le Rhône jusqu'à Genève et de Genève au Rhin est un projet qui intéresse les relations franco-suisse depuis un siècle et demi. Le traité conclu en 1798 entre la République française et la République helvétique lui consacrait quelques dispositions. Depuis lors, des progrès dans la technique des transports, d'une part, et les guerres qui ravagèrent l'Europe en ont retardé la réalisation qui conserve son intérêt économique pour les deux pays. L'aménagement hydro-électrique du fleuve par la Compagnie nationale du Rhône en vertu de la loi française du 27 mai 1921 dans le double but d'accroître la production d'électricité et de préparer la navigation fluviale a donné une impulsion nouvelle à la réalisation de l'œuvre. Comme on le sait, elle-ci dépend notamment, aux termes de cette loi française, de la solution à donner au problème de la régularisation des eaux du Léman, cet énorme bassin d'accumulation. Le point où le Rhône sort du lac étant à Genève, la Suisse se trouve en situation d'exercer une influence directe sur le débit du Rhône français.

Cette question de la régularisation du Léman fait l'objet de pourparlers au sein de la Commission franco-suisse pour l'aménagement du Rhône et l'on espère que celle-ci ne tardera pas à se réunir pour poursuivre la discussion.

Charles Aubert

LES ILLUSTRATIONS DU PRÉSENT NUMÉRO ONT ÉTÉ OBLIGÉAMMENT MISES A NOTRE DISPOSITION PAR

- LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE, PARIS, P. 401  
 LA BIBLIOTHÈQUE PUBLIQUE ET UNIVERSITAIRE, GENÈVE, P. 403 BAS DROITE  
 LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ARLES, P. 417  
 LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE, P. 389, 419  
 LE COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME, PARIS, P. 403 BAS GAUCHE, 404, 407 BAS  
 LA COMPAGNIE NATIONALE DU RHÔNE, PARIS, P. 391, 393  
 M. CHARLES G. DUVANEL, GENÈVE, P. 387, 405, 406 HAUT ET MILIEU, 413  
 M. PAUL JACQUIN, VALENCE, P. 399  
 M. R. KIRCHNER, LYON, P. 422 HAUT ET BAS, P. 423  
 LE MUSÉE DE LA MARINE, PARIS, P. 421  
 L'OFFICE CENTRAL SUISSE DU TOURISME, LAUSANNE, P. 409, 410  
 L'OFFICE NATIONAL SUISSE DU TOURISME, PARIS, P. 403 HAUT GAUCHE ET DROITE, 406 BAS  
 PHOTO ANDERSON, P. 415  
 M. BÉNÉDIKT RAST, FRIBOURG, P. 385  
 LA REVUE GÉNÉRALE DE L'HYDRAULIQUE, PARIS, P. 425  
 LA REVUE FRANÇAISE DE L'ÉLITE, PARIS, P. 412  
 M. RENÉ SIMON, PARIS, P. 395  
 LES STUDIOS VILLEURBANNE, P. 392  
 LE SYNDICAT D'INITIATIVE, LYON, P. 407 HAUT ET MILIEU