Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: Le canal du Rhône au Rhin, 1900-2006 : Projets, contextes et discours

Autor: Forster, Gilles

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-871766

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: 10.12.2025

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

Gilles Forster

Le canal du Rhône au Rhin, 1900–2006

Projets, contextes et discours

Dans l'histoire des transports de marchandises, la navigation fluviale occupe une place centrale jusqu'à la révolution industrielle. Pour les matières pondéreuses, elle jouit encore d'une position forte au 19e siècle malgré la concurrence du chemin de fer.[1] La navigation intérieure poursuit son expansion au 20e siècle à travers la création de réseaux à grand gabarit.

Si la Suisse intègre pleinement le développement européen du trafic fluvial préindustriel, en particulier le *Kanal Boom* du 17e siècle,[2] elle semble en retrait en ce qui concerne les réseaux à grand gabarit. Ainsi, l'Allemagne se dote aux 19e et 20e siècles d'un important réseau de voies navigables.[3] Or, à la même époque, la Confédération n'aménage ni cours d'eau, ni canal. L'absence de réalisation ne signifie pourtant pas que ces questions n'aient pas préoccupé les Suisses.[4] L'étude des projets de navigation sur le Haut-Rhône comme de ceux ayant visé la construction d'un canal transhelvétique reliant le Rhône au Rhin témoigne de l'existence de tels débats.[5] Cet article vise à en mesurer la nature, et à mettre en exergue les arguments qui les ont animés, comme autant d'indicateurs des représentations mentales des contemporains.

Un projet qui émerge dans un climat de profondes divisions

Au 19e siècle, la Suisse ne participe pas à la construction de canaux à grand gabarit.[6] Malgré son attachement à la liberté de navigation, elle reste à l'écart des discussions concernant la navigation fluviale internationale. Elle est ainsi absente de l'ensemble des institutions réglant le trafic rhénan.[7] Ce n'est qu'avec l'ouverture d'un port à Bâle en 1904 et la fondation d'une association pour le développement de la navigation fluviale sur le Rhin,[8] que les autorités suisses s'emparent de ces questions.[9] En 1908, l'introduction d'un article constitutionnel relatif à l'aménagement des forces hydrauliques (art. 24bis) prévoit du reste de tenir compte «dans la mesure du possible des intérêts de la navigation intérieure».[10]

Mais, c'est indéniablement l'ouverture du Rhin à la navigation entre Strasbourg et Bâle qui provoque un regain d'intérêt pour le projet de relier la Méditerranée à Genève, puis au Rhin, via un système de canaux traversant la Confédération. Certes, durant les deux premières décennies du 20e siècle, la voie rhénane n'est pas encore performante,[11] mais en cette période de fortes tensions entre Suisse romande et alémanique,[12] elle est perçue comme un défi et une menace par les Romands. La construction d'un port à Bâle et les débats sur la canalisation du Rhin – dont le lit traverse à l'époque uniquement le Reich allemand – incitent les élites francophones à disposer d'une voie d'approvisionnement par la France. Dès 1908, différentes organisations défendant la création d'un canal du Rhône au Rhin sont créées.[13] Mais, le trafic potentiel entre la Méditerranée et Genève est faible, et seule la poursuite du trafic vers le réseau de voies navigables du nord de l'Europe peut justifier les coûts de construction de plus d'une dizaine d'écluses entre Lyon et Genève.[14]

La Première Guerre mondiale va fournir une véritable caisse de résonance au projet. Il est alors l'objet d'un vaste débat public.[15] Deux arguments sont mis en évidence. Tout d'abord, en cette période de difficultés d'approvisionnement, une liaison avec la mer serait indubitablement favorable à l'économie et à la situation alimentaire de la Suisse. D'autre part, ses promoteurs insistent sur le fait que pouvoir naviguer sur le Rhône permet un approvisionnement auprès des deux belligérants. Une garantie pour la neutralité et l'indépendance du pays. *A contrario,* l'échec de la navigation sur le Haut-Rhône induirait, «par voie de conséquence, la domination économique allemande implantée en Suisse, irrémédiablement!» assène Paul Balmer de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (ASRR).[16] Pour ce dernier, cela conduirait tout simplement à la disparition de la Confédération: «Point tapageuse, elle [la parole en faveur de la liaison Rhin–Rhône] ne pouvait prétendre émouvoir la foule; mais elle puise aujourd'hui, dans les enseignements de la grande calamité européenne, sa justification la meilleure, sa raison d'être la plus haute. Il n'est personne aujourd'hui de sensé et de réfléchi qui le nie: le jour prochain où le chaland de Rotterdam se rendant à Genève par la voie du Rhin, de l'Aar et des lacs du Jura, ne croiserait pas, sur la fin de son parcours, la péniche équipée à Marseille à destination de Bâle, ce jour-là, Mesdames et Messieurs, peut-être le plus funeste de notre histoire, aurait consacré l'asservissement économique de notre patrie. Avant-coureur de son anéantissement politique.»[17]

Très excessives, ces déclarations sont néanmoins symptomatiques des enjeux géopolitiques liés aux questions fluviales. Du reste, même les autorités allemandes s'inquiètent de la situation. Elles craignent que le succès de la navigation sur le Haut-Rhône conduise à renforcer la position des Romands au sein de la Confédération et donc à diminuer l'influence du Reich. Les *Dernières Nouvelles de Munich* s'en inquiètent en 1917: «Le peuple suisse commence à s'intéresser à ces questions. Il y a naturellement deux partis: les Suisses romands préconisent la

canalisation rapide du Rhône, les Alémaniques penchent pour la voie rhénane. Les circonstances naturelles semblent orienter le commerce vers le nord. Toutefois, il ne faut pas que l'Allemagne demeure les bras croisés. Il faut suivre le courant de près et ne pas se laisser devancer par les projets des Suisses romands. Toutes améliorations de notre réseau renforcent les liens germano-suisses.»[18]
Durant la Première Guerre mondiale, les arguments échangés autour du canal du Rhône au Rhin illustrent ainsi les profondes divisions qui secouent à l'époque la Confédération, mais aussi, d'une certaine manière, les velléités expansionnistes des grandes puissances. La fin des hostilités transforme la situation. Elle consacre la navigation comme enjeu important sur le plan intérieur comme international.

Entre-deux-guerres: l'intérêt marqué pour la navigation fluviale consacre le Rhin au détriment du Rhône

Dès 1919, la navigation fluviale est de la compétence de la Confédération. En 1923, cette dernière détermine les cours d'eau navigables ou qui pourraient être aménagés: une liste comprenant le Haut-Rhin et le canal transhelvétique.[19] Les principaux progrès seront toutefois obtenus au niveau international et uniquement sur le Rhin. Les craintes helvétiques concernant un aménagement du Rhin privilégiant les intérêts hydroélectriques ou limitant la liberté de naviguer ne se réalisent en effet pas. Défendant «le libre accès de tous les peuples à la mer», le président Wilson impose une neutralisation et une internationalisation du fleuve. La concrétisation de ces principes se traduit, après d'âpres négociations, par la régularisation de la navigation entre Strasbourg et Bâle à travers un canal latéral sur lequel la liberté de naviguer est garantie.[20] Financés en partie par la Confédération, les travaux, en particulier une écluse à Kemps, permettent une augmentation importante du trafic fluvial vers la Suisse. Inférieur à 100'000 t jusqu'aux années 1920, il dépasse 1 mio. de t en 1930 pour atteindre les 3 mio. de t en 1937. Cela correspond au tiers environ des importations helvétiques. Encouragées par un tel succès, les autorités suisses concluent en 1929 un accord avec l'Allemagne pour l'aménagement du Haut-Rhin à la navigation.[21]
Le fort développement du Rhin contraste avec les blocages de la navigation rhodanienne. Alors que, pendant la Première Guerre mondiale, ces projets apparaissaient encore concurrents, dans les années 1920 et 1930, des difficultés techniques, financières et diplomatiques empêchent tout progrès du côté du Rhône et du canal transhelvétique. Il est vrai qu'avec la reconquête de l'Alsace-Lorraine, les autorités françaises disposent d'un tracé par le territoire national reliant le Rhône au Rhin.[22] Dès lors, conformément à la loi française du 27 mai 1921, l'aménagement du Haut-Rhône doit concilier trois priorités, à savoir la navigation, l'irrigation et

la production d'énergie.[23] Paris exige alors une augmentation du débit du Rhône afin de maximiser la production d'énergie et de rentabiliser la construction des nombreux barrages-écluses prévus. C'est même la condition *sine qua non* fixée pour l'aménagement du fleuve à la navigation.[24] Or, du côté suisse, cette modification de la capacité d'emmagasinement du Léman implique une variation plus importante du niveau du lac et son lot de conséquences fâcheuses: dommages à l'exploitation des installations hydroélectriques genevoises, inondations et grandes plages asséchées.[25] Les cantons concernés sont réticents à accepter de telles conditions. Des négociations débutent, mais un certain scepticisme gagne les autorités. Rien ne milite en faveur d'une réalisation rapide de telles infrastructures.[26]
L'aménagement du Haut-Rhône n'est en effet pas le seul obstacle qui se dresse devant le Transhelvétique. Sans entrer dans les détails, d'autres tronçons apparaissent problématiques. Aucun aménagement technique et urbanistique ne semble satisfaisant pour la traversée de Genève. Une circulation sur le lit du fleuve nécessite de surélever l'ensemble des ponts, un élargissement du fleuve et son bétonnage massif afin de créer un système d'évacuation des eaux de crue. Une solution inesthétique et fort coûteuse. De nombreux architectes privilégient alors la construction d'un véritable canal, souterrain ou à ciel ouvert, à travers la Cité de Calvin. Mais là aussi, les difficultés ne manquent pas. Il s'ensuit une multiplication de projets: pas moins de 27 sont proposés entre 1908 et 1942.[27] Quant au point noir de la liaison du Rhône au Rhin, il consiste indéniablement à relier le Léman au lac de Neuchâtel. La réalisation d'un tel tronçon implique la canalisation de la Venoge et la construction d'un canal équipé d'une trentaine d'écluses.[28] Malgré le faible trafic potentiel,[29] ses promoteurs préfèrent insister sur le caractère compétitif du Transhelvétique par rapport à son concurrent français: le canal de l'Est.[30]
C'est ainsi qu'à la fin des années 1930, par rapport au succès de la navigation rhénane, les nombreux accrocs du projet de liaison du Rhône au Rhin semblent le condamner. Sur les onze barrages nécessaires à la navigation sur le Haut-Rhône, seuls trois ont déjà été réalisés en 1939. L'absence de solutions techniques évidentes et la lourdeur des investissements nécessaires conduisent à repousser sans cesse l'heure des choix. Les négociations avec les autorités françaises sont d'ailleurs interrompues à la veille de la Seconde Guerre mondiale.[31]

Un projet permettant d'intégrer la Suisse à la Nouvelle Europe, 1940–1945

Alors que tout semblait conduire à son abandon progressif, les premières victoires allemandes de 1940 et l'isolement de la Confédération qui en résulte vont amener le Transhelvétique à revenir sur les devants de l'actualité.[32] Ses promoteurs profitent de ce contexte pour publier de nombreux opuscules.[33] A Genève, l'Association suisse

pour la navigation du Rhône au Rhin (ASRR) lance en 1941 une grande campagne de presse[34] et un concours d'architecture pour la traversée fluviale de Genève. Ce dernier rencontre un important succès: pas moins de 37 projets sont déposés et examinés par un jury dans lequel figurent deux conseillers d'Etat et le directeur du service fédéral des eaux.[35] A Berne, à la suite de diverses interpellations parlementaires,[36] le gouvernement reprend l'initiative et interpelle le maréchal Pétain.[37] En juin 1942, les Chambres fédérales accordent une subvention de 40'000 fr. pour des études de faisabilité.

L'importance prise par la navigation fluviale dans l'approvisionnement du pays – en 1942, la moitié des importations suisses arrivent à Bâle par péniches – explique en partie ce regain d'intérêt.[38] La nouvelle situation internationale y est également pour beaucoup: la navigation sur le Haut-Rhin, le Haut-Rhône et la réalisation d'un canal Rhin–Rhône permettrait en effet à la Suisse d'assurer sa place dans une «Nouvelle Europe des transports» imaginée par Rome et Berlin.[39] Ses promoteurs exploitent ce contexte et esquissent le futur rôle de la Confédération: «Aujourd'hui, les événements qui sont en passe de bouleverser l'Europe et le monde rappellent de nouveau l'attention vers ces grandes artères où battra le sang renouvelé de notre continent. […] Destinée pour servir de lieu de transit, d'échange, de correspondance, la Suisse se verra tôt ou tard conduite à augmenter ses voies de communication et, parmi elles, les chaussées liquides, capables d'un débit et supportant un trafic que nulle autre route d'asphalte ou d'acier ne souffrirait, joueront un rôle capital.»[40]

La Suisse pourrait alors se voir confier un rôle essentiel dans l'organisation des transports européens; celui de plaque tournante et même de «dock central» selon les visions les plus imaginatives.[41] Une réalisation rapide lui permettrait de s'intégrer aux différents projets envisagés par les autorités allemandes et italiennes (liaison Danube–lac de Constance ou lac Majeur–Venise). Ses défenseurs les plus acharnés insistent sur la nécessité de faire preuve de volontarisme afin d'éviter un contournement de la Confédération par la France.[42] La réalisation du canal de l'Est ne manquerait pas de conduire à un isolement économique complet de la Confédération. Aloys Hentsch, un des plus ardents promoteurs du Transhelvétique, n'hésite pas à jouer sur cette crainte pour exiger un démarrage immédiat des travaux: «Devons-nous attendre que les hommes et les circonstances nous imposent une politique fluviale et un nouveau régime économique? Ne devons-nous pas plutôt, alors que des milliers de bras attendent du travail, les décider nous-mêmes, dresser notre propre programme, bien spécifiquement suisse, continuer les travaux déjà amorcés et éviter ainsi l'isolement de la Suisse et celui de Genève en particulier.»[43]

Formuler une telle exigence, tout en présentant le Transhelvétique comme une grande œuvre nationale,[44] laisse transparaître la composante idéologique de l'entreprise. Il n'est ainsi guère surprenant de remarquer qu'un mouvement proche de l'extrême droite comme la Ligue vaudoise ne fasse du projet un de ses chevaux de bataille.

S'inspirant des Chantiers de jeunesse mis en place par Vichy, un groupe de jeunes issus de ce mouvement commence même, à titre symbolique, son creusement à Bussigny près de Lausanne.[45] Faisant totalement abstraction du contexte, de larges milieux se réjouissent de cette action de propagande. A Genève, par exemple, le député et syndicaliste chrétien social, Francis Laurencet, s'enthousiasme pour «la remarquable manifestation du camp de Bussigny […]. Oui nous sommes heureux de constater que notre jeunesse a su se mettre à l'ouvrage, travailler de ses mains au lieu de se borner, comme nous le faisons, comme je le fais en cet instant même, à poser des questions et à attendre des réponses; ces jeunes gens ont fait mieux: ils ont pris la pelle et la pioche, ils se sont mis à creuser le sol. C'est un geste qui milite assurément en faveur de l'esprit réalisateur de notre jeunesse et qui méritait d'être relevé ici.»[46]
L'évolution du conflit mondial et l'absence persistante du chômage en Suisse[47] vont néanmoins réduire l'intérêt porté à une telle réalisation. Conscientes de la faiblesse potentielle du trafic et du danger de débuter les travaux sans garantie de raccordement aux réseaux des pays voisins,[48] les autorités fédérales préfèrent temporiser.

Du projet non prioritaire soutenu par l'économie à la promotion d'un mode de transport écologique, 1945–2006

Le retour à la paix et le maintien d'une situation de plein emploi conduisent les autorités fédérales à multiplier les études sur les questions techniques, juridiques, économiques et de politique des transports liées à de telles réalisations (en 1947, 1956, 1965 et 1971). Mais peu de décisions sont prises.[49] Certes, en 1956, le Conseil fédéral confirme que les terrains destinés à l'aménagement du Transhelvétique lui sont réservés. Mais, dès 1965, les doutes sur la pertinence de sa réalisation transparaissent clairement des différents rapports.[50] Du reste, en 1969, le canton d'Argovie demande à surseoir à l'obligation de conserver des terrains pour la navigabilité de l'Aar.[51] En fait, face aux développements des transports routiers et ferroviaires, l'aménagement de voies fluviales ne semble ni rentable ni prioritaire. Seul le Haut-Rhin pour lequel il existe une convention germano-suisse depuis 1929 intéresse encore certains milieux économiques. Et encore: lorsque les Allemands manifestent en 1973 leur désintérêt à l'égard d'une telle entreprise, toutes les initiatives helvétiques sont suspendues.[52]
Les crises pétrolières des années 1970 et 1980 n'amènent aucun regain d'intérêt pour le trafic fluvial. Au contraire, la persistance de difficultés techniques et d'exploitation (travaux de transbordement importants) limite toujours son développement. La stagnation puis le déclin de la part des échanges suisses avec l'étranger empruntant la voie fluviale (entre 10 et 15% au milieu des années 1980)

et la surcapacité chronique de la flotte en sont les meilleures illustrations.[53] En 1993, les autorités fédérales finissent par abroger l'arrêté de 1923 établissant la liste des cours d'eau à aménager dont le fameux Transhelvétique.[54] En fait, la décision fédérale avait été anticipée par de nombreux cantons. En 1986, avec la levée des mesures de protection prises par le canton de Berne, le tracé du canal du Rhône au Rhin n'est plus protégé que sur territoire vaudois. Cette dernière protection tombera finalement en septembre 2006.[55]
Le désintérêt, puis l'abandon progressif du Transhelvétique se retrouve aussi dans l'évolution des arguments et le profil de ses partisans. Jusqu'aux années 1980, ce sont avant tout les milieux patronaux et les partis bourgeois qui soutiennent le projet, même s'il correspond de moins en moins à l'image qu'ils se font du développement économique de la Suisse. Ensuite, la protection de la nature et du paysage est utilisée par bon nombre de cantons alémaniques pour s'opposer à une telle réalisation.[56]
Le récent débat au Grand Conseil vaudois (septembre 2006) laisse entrevoir une évolution profonde. Désormais, les principaux soutiens de la navigation fluviale se trouvent dans les rangs écologistes et de l'extrême gauche. Ils entendent promouvoir un moyen de transport sûr et écologique,[57] alors que ses anciens soutiens fustigent un projet sans véritable pertinence économique.[58] Consciente de cette mutation, l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (ASRR) créée au début du siècle adopte, en 2000, le nom d'Association suisse pour la navigation intérieure (ASNAV).[59]

Conclusion:
Malgré l'échec, un précieux indicateur des préoccupations contemporaines

La construction au 20e siècle d'une grande voie fluviale reliant le Rhône au Rhin en traversant la Suisse s'est heurtée à de trop nombreuses difficultés. En permettant à la Confédération de disposer d'une voie navigable vers la mer, la régulation du Rhin entreprise dès les années 1920 priva les partisans de la navigation rhodanienne d'un argument de choix. D'autant qu'avec le retour de l'Alsace-Lorraine dans le giron national, les autorités françaises ont eu tendance à favoriser l'option que représente le canal de l'Est.[60] En revanche, sur le Haut-Rhône, l'exploitation du potentiel hydroélectrique est apparue à maints égards prioritaire. Il est vrai que les contraintes techniques imposées par la navigation fluviale et l'importance des investissements nécessaires ont conduit les responsables à abandonner progressivement le rêve d'un Rhône entièrement navigable.
L'étude des projets de voie fluviale transhelvétique permet aussi de comprendre, malgré son échec, comment la Confédération a envisagé son intégration économique. De l'importance pour chaque communauté linguistique de disposer d'une

liaison avec la «Puissance sœur», avant et pendant la Première Guerre mondiale, à la volonté d'intégrer l'Europe nouvelle durant la Seconde Guerre mondiale ou encore à l'émergence, aujourd'hui, du concept de développement durable, les arguments ont beaucoup évolué. Ils constituent un indicateur de qualité des représentations mentales des contemporains et illustrent l'intérêt de faire du Transhelvétique un objet d'histoire.

Notes

1 Crompton Gerald, «‹The tortoise and the economy›: inland waterway navigation in international economic history», *The Journal of Transport History* 25/2 (2004), p. 1–22; Ville Simon P., *Transport and the development of European Economy, 1750–1918*, Londres 1990, p. 30–47; Kunz Andreas, Armstrong John (éd.), *Inland Navigation and Economic Development in Nineteenth-Century Europe*, Mayence 1995; Lepetit Bernard, *Chemins de terre et voies d'eau,* Paris 1984.

2 Schnitter Niklaus, *Die Geschichte des Wasserbaus in der Schweiz,* Oberbözberg 1992, p. 97–110; Schiedt Hans-Ulrich, «Wasserwege»; Stadler Hans, «Cours d'eau», *Dictionnaire historique de la Suisse, http:// www.hls-dhs-dss*.

3 En 1914, l'Allemagne compte déjà 6600 km de voies navigables. Les 9000 km sont atteints en 1938, dont 1500 km de canaux. Golze Walter, *Deutschlands Wirtschaft und die Welt,* Leipzig, Berlin 1938.

4 Trois grands projets de navigation fluviale agitent les milieux politiques au 20e siècle: le canal du Rhône au Rhin, la navigation sur le Haut-Rhin et la liaison lac Majeur – mer Adriatique. Seul le canal transhelvétique est étudié dans cet article. Hauser Benedikt, «Die Schweiz als Drehscheibe der Binnenschifffahrt Europas – Visionen, Pläne, Projekte (1900–1950)», *Revue suisse d'histoire* 54 (2004); Hauser Benedikt, *Netzwerke, Projekte und Geschäfte. Aspekte der schweizerisch-italienischen Finanzbeziehungen 1936–1943,* Zurich 2001, p. 70–74; Forster Gilles, *Aspects internationaux du trafic ferroviaire suisse pendant la Seconde Guerre mondiale: enjeux humanitaire, économique, politique et stratégique,* thèse de doctorat, Université de Bâle, 2004, p. 171–176; Forster Gilles, «Projets nazis de réaménagement des réseaux de transport européen et réactions suisses», in: Polino Marie-Noëlle (éd.), *Transports dans la France en guerre 1939–1945,* Mont-Saint-Aignan 2007, p. 122–130.

5 Outre la construction d'une dizaine d'écluses sur le Haut-Rhône pour rejoindre Genève, les principales difficultés de la réalisation d'une liaison navigable du Rhône au Rhin concernent la traversée de Genève et la jonction du Léman à Yverdon. Un canal de 37 km (canal d'Entreroches) intégrant un nivelé important devait être construit. Le tronçon du lac de Bienne au Rhin ne pose pas de problèmes techniques majeurs, même s'il nécessite l'achèvement de nombreux ouvrages d'art (plus d'une vingtaine de paliers à franchir). Comme nous le verrons plus loin, la navigation sur le Rhin est, du point de vue technique, plus aisée à réaliser.

6 Au 19e siècle, des travaux conséquents sont néanmoins entrepris dans les domaines de la correction et de la régulation des cours d'eau. D'une certaine manière, ils conditionnent l'aménagement des cours d'eau pour la navigation. Schnitter (1992) (cf. note 2), p. 111–135. Häry A., *Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege, Verbandschrift des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee* 12 (1911), Frauenfeld 1911, p. 17–56, 68–94.

7 La Confédération est absente de la commission fluviale du Congrès de Vienne en 1815, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin établie par la Convention de Mayence de 1831 et de sa révision en 1868 dans le cadre de la Convention de Mannheim. Fleury Antoine, «Le statut du Rhin et les relations franco-suisses après la Première Guerre mondiale», in: Poidevin Raymond, Roulet Louis Edouard (éd.), *Aspects des rapports entre la France et la Suisse. Actes du Colloque de Neuchâtel, 10–12 septembre 1981,* Neuchâtel 1982, p. 137–140.

8 Lüem Barbara, *Heimathafen Basel. Die Schweizer Rhein- und Hochseeschifffahrt,* Bâle 2003; Archives d'Etat Genève (désormais AEG), Chemin de fer D 7.10, «Rapport sur l'ensemble des questions ferroviaires et de navigation fluviale intéressant Genève (2e partie)», avril 1924, p. 2.

9 Les autorités suisses tentent alors d'accéder à la Convention de Mannheim de 1868. Fleury (cf. note 7), p. 141; Hauser 2004 (cf. note 4), p. 58 s.

10 «Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la votation populaire du 25 octobre 1908 sur l'introduction dans la constitution fédérale d'un article 24bis (forces hydrauliques)», *Feuille fédérale suisse* (désormais *FF*), 1908, VI, 49, p. 27–35.

11 La navigation fluviale sur le Rhin jusqu'à Bâle existait modestement dans la première moitié du 19e siècle (1790 t en 1843). Le trafic s'interrompt entre 1855 et 1904. Jusqu'aux années 1920, il demeure inférieur à 100'000 t annuelles. Fleury (cf. note 7), p. 141.

12 Büchi Christophe, *Mariage de raison: Romands et Alémaniques: une histoire suisse,* Carouge 2001, p. 195–222.

13 Merger Michèle, «La liaison Rhin–Rhône ou l'histoire d'un serpent de mer (1834–1991)», in: Merger Michèle, Carreras Albert, Guntini Andrea (éd.), *Les réseaux européens transnationaux XIXe–XXe siècles quels enjeux?,* Nantes 1995, p. 190 s.; Hauser 2004 (cf. note 4), p. 58–61.

14 Sur les questions techniques, on peut se rapporter à: Mutzner Carl, «Le projet de mise en navigabilité du Rhône et le programme d'études pour la liaison Léman–Rhin», *Bulletin technique de la Suisse romande,* 14. 4. 1945; AEG, Chemin de fer D 7.12, Cuénod H., «La Suisse et la navigation fluviale», *La Revue polytechnique,* 25. 8. 1922, p. 338.

15 AEG, Société 34.6, Balmer Paul, «Conférence Herriot», 5. 11. 1916.

16 AEG, Société 34.6, «Navigation Fluviale» [nov. 1916].

17 AEG, Société 34.6, Balmer Paul, «Conférence Herriot», 5. 11. 1916.

18 AEG, Société 34.6, «La Suisse et la mer», *Dernières nouvelles de Munich*, 4. 8. 1917.

19 «Circulaire du département fédéral de l'intérieur à tous les gouvernements cantonaux concernant les cours d'eau navigables ou pouvant être rendus navigables», 4. 4. 1923, *FF,* 1923, I, 15, p. 786–791.

20 Fleury (cf. note 7), p. 143–151; Merger (cf. note 13), p. 192–194; Hauser 2004 (cf. note 4), p. 66 s.

21 Aménagement du Haut-Rhin entre Bâle et le lac de Constance. Hauser 2004 (cf. note 4), p. 67.

22 Merger (cf. note 13), p. 191.

23 «Loi du 27 mai 1921 approuvant le programme des travaux d'aménagement du Rhône, de la frontière suisse à la mer, au triple point de vue des forces motrices, de la navigation et des irrigations et autres utilisations agricoles, et créant les ressources financières correspondantes», *Journal Officiel,* 28. 5. 1921, p. 6210 s.

24 AEG, Société 34.6, «La reconstruction du quartier du quai du Seujet», *Journal de Genève,* 12. 12. 1927.

25 Jusqu'en 1884, le niveau du lac connaît des grandes variations conduisant à des inondations et des vastes plages à basses eaux. En 1884, une convention entre Genève, Vaud et le Valais fixe le niveau du lac entre 371,7 et 372,3 m. Remarquons que les autorités françaises avaient renoncé, à l'époque, à prendre part à cette convention. AEG, Chemin de fer D 7.12, Archinard L., «Genève et le régime du lac Léman», *Bulletin mensuel de la chambre de commerce française pour la Suisse* 8, 25. 8. 1922, p. 263–267: AEG, 1995 va 37.67, «Nouvelle régulation du Léman et aménagement du Rhône à Genève», 5. 8. 1925; «Rapport du président de la commission d'experts sur les contre-propositions de la Ville de Genève», 15. 9. 1928.

26 Merger (cf. note 13), p. 197.

27 AEG, Société 34.9, «Résumé des diverses solutions étudiées pour la jonction du Rhône au Léman par un canal navigable».

28 Mutzner (cf. note 14). Le canal d'Entreroches exploité du 17e au début du 19e siècle n'a jamais eu un gabarit important. Les quantités transportées alors (6680 t au maximum en 1719/20) ne sont pas du niveau requis par la navigation fluviale au 20e siècle. Pelet Paul-Louis, «Canal d'Entreroches», *Dictionnaire historique de la Suisse, http:// www.hls-dhs-dss;* Pelet Paul-Louis, *Le canal d'Entreroches: histoire d'une idée,* 1946.

29 Steiner Erwin, *Le canal transhelvétique: illusion et réalité,* Berne 1942.
30 Même si l'altitude atteinte du côté suisse est supérieure à celle du projet français, le nombre d'écluses à réaliser est nettement inférieure. Mutzner (cf. note 14), p. 115. Sur le canal de l'Est: Merger (cf. note 13), p. 185–212.
31 *Mémorial des séances du Grand Conseil de la République et Canton de Genève*, 20. 9. 1941, p. 781.
32 «Pendant ce temps l'idée [de canal du Rhône au Rhin] fait sont petit bonhomme de chemin. Assouplie depuis quelques années, elle reprend subitement vie à la fin de 1940.» Archives fédérales suisses (désormais AF), E 1301 (-) 1960/51, vol. 347, Motion Hirzel, «canal Rhin–Rhône», 28. 3. 1941, p. 53.
33 Dubois Alfred, *S. O. S: le Transhelvétique, Suisse courage tes rivières te sauveront,* Lausanne 1941; Borel Charles, *La Suisse et la navigation fluviale,* Genève 1941; Borel Charles, *La navigation intérieure et fluviale européenne,* Neuchâtel, Paris 1943; Peitrequin Jean, *Le canal transhelvétique du Rhône au Rhin,* Genève 1941. L'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin va jusqu'à lancer un magazine en 1943, «Transhelvétique, voie d'eau, voie d'avenir». Voir la bibliographie de: Hauser 2004 (cf. note 4), p. 57–78.
34 *Le Rhône navigable,* supplément publié par la *Tribune de Genève,* 30. 4. 1941.
35 «Concours d'idées pour une voie navigable reliant le Rhône au lac de Genève», *Bulletin technique de la Suisse romande,* 18. 3. 1944, p. 65–79; cf. Forster Gilles, «Relier Genève à la mer: l'histoire oubliée d'un projet mobilisateur», *Le Courrier,* 19. 9. 2006, p. 4.
36 Forster 2004 (cf. note 4), p. 171–176; Forster 2007 (cf. note 4).
37 Mémorial des séances (cf. note 31), 20. 9. 1941, p. 781.
38 Le succès de la voie rhénane limite la portée de cet argument. AF, E 1301 (-) 1960/51, vol. 352, Enrico Celio, Interpellation Janner, 11. 6. 1942, p. 217.
39 La réalisation de ces projets fluviaux permettrait à Genève de devenir un point de passage entre la Méditerranée, la mer Noire et la mer du Nord. Voir: «Ce qu'il faut vouloir…», *Le Rhône navigable* (cf. note 34); Dubois (cf. note 33); Hauser 2004 (cf. note 4), p. 68–76.
40 «Editorial», *Le Rhône navigable* (cf. note 34).
41 «Plaque tournante du continent, notre patrie doit ambitionner d'en devenir dock central.» AEG, Société 34.6, Balmer, Paul «Préface pour le numéro de Transhelvétique de septembre 1954».
42 Motion Hirzel (cf. note 32); Merger (cf. note 13), p. 185.
43 Hentsch Aloys, «La Suisse château d'eau de l'Europe», *Le Rhône navigable* (cf. note 34).
44 «Aujourd'hui [1941], zones, parité de monnaies, institutions internationales sont anéanties. Genève reste seule, embastionnée, emmurée dans sa trop courte frontière. […] Le remède: hors les palliatifs, la récupération de l'un ou l'autre actif disparu. Il n'est qu'une panacée: l'aménagement du Rhône au point de vue de la navigation assurant l'accès de la Suisse à la mer au Midi.» Balmer, Paul «La politique fluviale franco-helvétique et l'avenir de Genève», *Le Rhône navigable* (cf. note 32).
45 Butikofer Roland, *Le refus de la modernité. La Ligue vaudoise: une extrême droite et la Suisse (1919–1945),* Lausanne 1996, p. 414–420. Pas moins de 450 articles de presse en Suisse et à l'étranger relatent ce chantier.
46 Mémorial des séances (cf. note 31), 20. 9. 1941, p. 779.
47 Forster Gilles, «La création de possibilités de travail dans le secteur des transports durant la Seconde Guerre mondiale: un nouvel instrument économique et idéologique au service de l'industrie d'exportation?», in: Groebner Valentin, Guex Sébastien, Tanner Jakob (éd.), *Kriegswirtschaft und Wirtschaftskriege / Economie de guerre et guerres économiques,* Zurich 2008, p. 271–287.
48 Le directeur de l'Office fédéral des eaux est conscient des risques inhérents à un début immédiat des travaux: «[N]otre pays ne serait plus libre, si nous aménagions tout d'abord nos voies navigables intérieures. Nous devrions alors obtenir ces accès à *n'importe quel prix*. Je vous prie de considérer tout particulièrement ce point. […] Avant de prolonger des voies navigables dans le pays, il convient d'assurer tout d'abord les communications fluviales entre la mer et un port suisse, situé à proximité de la frontière.» Mutzner (cf. note 14), p. 116.

49 «Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant les projets de voies navigables de l'Adriatique au lac Majeur et de l'Aar et les répercussions de la navigation du Rhin supérieur et de l'Aar sur le système des transports», 11. 5. 1965, *FF,* 1965, I, 23, p. 1273.

50 Significatif de cette évolution, les autorités fédérales ne semblent plus craindre les projets de liaison du Rhône au Rhin par le territoire français. «Rapport concernant la protection du tracé des voies navigables», *FF,* 1987, II, 19, p. 471; Merger (cf. note 13), p. 198–202.

51 *Ibid.,* p. 469.

52 *Ibid.,* p. 471–473.

53 *Ibid.,* p. 477. Si le trafic du port de Bâle croit fortement dans l'immédiate après-guerre passant d'environ 3 mio. de t au début des années 1950 à 8 mio. de t au milieu des années 1960, il stagne depuis. Durant la dernière décennie, il a même tendance à décliner (6 mio. de t en 2006). «Ankunftsverkehr nach Gütergruppen, Rheinschifffahrtsdirektion Basel», *www.portofbasel.ch;* «Message relatif à la participation de la Suisse aux mesures modifiées d'assainissement structurel dans la navigation rhénane», *FF,* 1997, VI, 40, p. 521–522.

54 Désormais seuls le Rhône en aval du lac Léman, une partie du Haut-Rhin et l'Aar jusqu'à Klingnau sont concernés par des mesures de protection. «Ordonnance sur la protection du tracé des voies navigables», 23. 4. 1993, *Recueil systématique du droit fédéral,* 747.219.1.

55 «Séance du Grand Conseil. Mardi 26 septembre 2006 de 14 h. 00 à 21 h. 30», *Bulletin du Grand Conseil du canton de Vaud,* p. 27 *(http://www.vd.ch/fr/autorites/grand-conseil/bulletin-du-grand-conseil/).*

56 «Rapport concernant la protection» (cf. note 50), p. 474 s.

57 «Séance du Grand Conseil» (cf. note 55), p. 13–27. Zysiadis Josef, «Canal Rhin-Rhône», 19 mars 2004, initiative parlementaire fédérale (04. 426). Du côté suisse, la navigation sur le Haut-Rhône est conforme à cette évolution. Il est constitué pour l'essentiel du transport des ordures ménagères genevoises vers l'usine de retraitement des Cheneviers. Simond Jacqueline, «Le transport fluvial», *Magazine Ville de Genève* 90 (1991), p. 34 s.

58 L'UDC et le parti libéral sont contre la protection du tracé. Le député libéral Nicolas Daïna rappelle que «le canal ne répond à aucune demande de l'économie». «Séance du Grand Conseil» (cf. note 55), p. 19.

59 http://*www.asnav.ch*.

60 Merger (cf. note 13), p. 191–198.