

Le problème du Rhône

Autor(en): **Barlatier, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **19 (1939)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888894>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

LE PROBLÈME DU RHONE

La liaison de la Suisse à la Méditerranée par la voie du Rhône est un problème qui intéresse essentiellement la XI^e Région Économique et sa capitale, Marseille. Il est inutile d'insister, pour les lecteurs de cette revue, sur le rôle joué de tout temps par notre grand port, dans la question du ravitaillement de la Suisse. Ce rôle, un peu amoindri, depuis le développement de la navigation sur le Rhin, reprendra toute son importance le jour où le Rhône sera devenu une voie pratique et économique d'acheminement des produits.

Rappelons les efforts courageux réalisés par la Chambre de Commerce de Marseille, pour ouvrir la porte méridionale de cette route fluviale, en reliant notre port au grand fleuve. Le percement du Rove, par un des plus beaux ouvrages d'art du monde, était destiné, dans l'esprit de ceux qui se résolurent à ce grand geste, à faire le destin du Rhône, à rendre inéluctable son aménagement.

Depuis lors, la création de la Compagnie nationale du Rhône donna aux Rhodaniens franco-suisse, l'espoir d'une prompte réalisation. Je ne voudrais paraître ici critiquer ce qui a été fait ou plutôt ne l'a pas été, les conditions économiques du moment entravent évidemment les grands projets et les obstacles financiers sont actuellement plus difficiles à surmonter que la mauvaise compréhension ou

plutôt la mauvaise volonté de certains hommes.

Il nous semble vain en tout cas, pour les Rhodaniens franco-suisse, de poursuivre des polémiques de projets ou de personnes qui ne font guère avancer les choses.

A notre sens, plus on se penche sur les problèmes du Rhône, plus on est amené à se rendre compte que la force des choses imposera, en ce qui les concerne, d'inéluctables solutions.

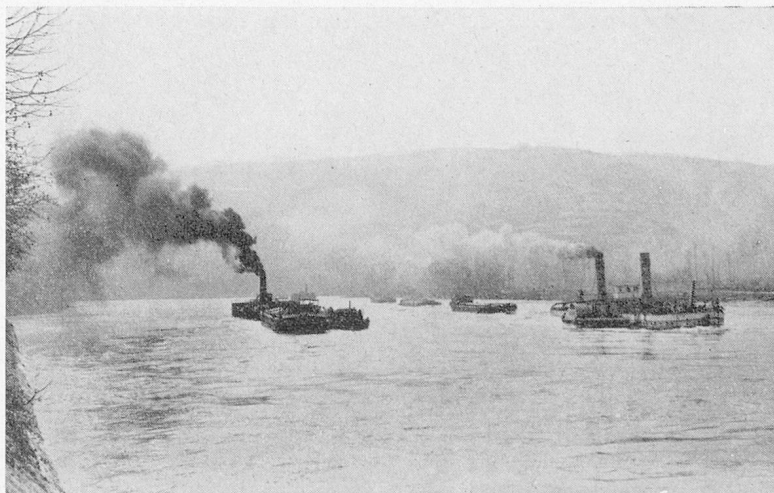
Ou il ne faut pas toucher au fleuve, ou si l'on y touche, on ne pourra le faire que dans des conditions bien déterminées. La volonté contraire, l'entêtement des hommes n'y pourront rien. Et c'est ce qui explique que peu à peu, on en arrive à des solutions de logique et de raison ou, pour tout dire, à des solutions naturelles.

Lit du fleuve uniquement, disaient les uns, canal latéral nécessairement, disaient les autres. Et d'échanger des horizons oratoires, de se jeter à la tête des raisons que la raison connaissait peu, et de s'opposer sans résultat des chiffres contradictoires.

La vérité est celle-ci. La loi a dévolu à la Compagnie nationale du Rhône l'aménagement simultané du fleuve pour la force motrice, la navigation et l'irrigation.

La loi n'avait pas besoin d'édicter cette règle,

Navigation sur le Rhône



à défaut de la raison, la nature même des choses la devrait imposer. Sauf sur quelques points — sur lesquels doit se fixer l'attention éveillée des Rhodaniens — il est impossible de séparer l'une de l'autre la force motrice et la navigation et pour ce qui est de l'irrigation, l'intérêt des populations riveraines y est assez fort pour qu'elle ne puisse être négligée.

En fait, ce qu'on réalise pour la force motrice sert nécessairement pour la navigation.

La construction de Génissiat, par exemple, va aboutir à la construction de 23 kilomètres de Rhône navigable.

Ainsi en sera-t-il pour toutes les saignées qui seront faites sur le fleuve pour l'établissement des usines de force motrice.

Celles-ci, en effet, seront amenées, aux périodes de basses eaux, à absorber la presque totalité du débit du fleuve. Or, sur le Rhône, le faible débit arrête souvent la navigation pendant l'été. Avec les

dérivations force motrice, cette navigation sur le parcours entre la prise d'eau au fleuve et la chute serait arrêtée pendant de longs mois. On conçoit que pratiquement la chose est impossible; ces dérivations seront donc inévitablement des sections canalisées navigables et aucune chute ne pourra se comprendre sans un moyen de faire passer les péniches du bief inférieur au bief supérieur.

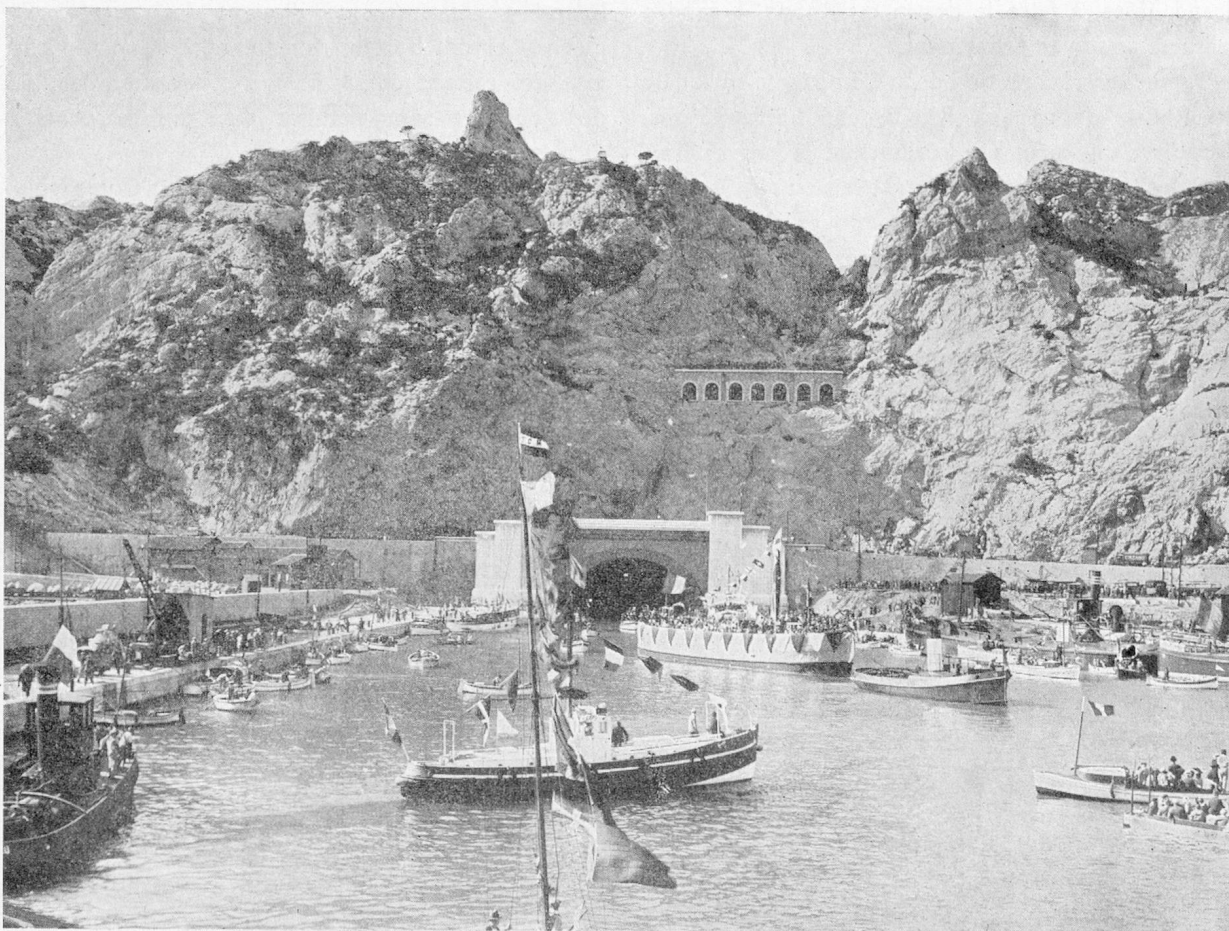
Ainsi se démontre la vanité de la querelle du « tout par le fleuve » et du « tout par le canal latéral ».

La raison dit que partout où le fleuve est facilement et économiquement navigable, il est inutile de construire un canal latéral; la logique dit aussi que les chutes seront forcément établies aux points de plus grande pente, et que de ce fait, les seuils du Rhône seront franchis par des sections canalisées.

Il n'y a qu'un lieu où ce raisonnement est en défaut, c'est à Génissiat, parce que la vallée est assez

Marseille: Les fêtes Rhodaniennes de 1933

(Photo Joachin, Valence)



étroite pour qu'on ait pu la barrer totalement.

Ce barrage constitue donc, s'il n'est pas doublé d'écluses, un obstacle infranchissable pour la navigation, et comme cette navigation est actuellement impossible en aval du barrage jusqu'à Lyon, la Compagnie nationale du Rhône aurait beau jeu de dire que, pour l'instant, les écluses ne se justifient pas.

Mais comme la construction de ces écluses doit rendre inévitable la mise en état de la navigabilité du fleuve jusqu'à Lyon, c'est sur ce point que doit actuellement porter tout l'effort des Rhodaniens.

Je suis enclin à croire que nous ne rencontrerons pas à ce sujet une résistance bien déterminée des dirigeants de la Compagnie nationale du Rhône.

Pour des raisons connues d'eux seuls, ils voulaient faire Génissiat, ils le font. Ils seraient actuellement mal venus à ne rien abandonner en retour à ceux que la navigation intéresse plus spécialement.

Mais faudrait-il que ceux-ci consentent à se mettre d'accord et que chacun ne s'entête pas sur ses positions.

On y arrivera aisément, si l'on consent à écarter de la discussion les intérêts particuliers et à ne discuter qu'entre gens que l'intérêt général touche seul.

Lorsqu'il s'agit d'une grande entreprise, comme celle de l'aménagement du Rhône, il ne faut pas considérer la question sous des angles étroits, ni

sous le jour des intérêts immédiats. Ce serait souvent au surplus desservir ceux-ci que de fragmenter le problème.

Ainsi en doit-il être pour Génissiat, qui par la construction de ses écluses de navigation sera réintégré dans le plan général de l'aménagement du Rhône. L'un et l'autre doivent déterminer la mise en état de navigation des voies actuellement inexistantes ou précaires.

Il y a évidemment encore pas mal de problèmes à résoudre : variation de plan d'eau du Léman, accès du Canal du Rhône au beau lac franco-suisse. Là aussi des théories s'affrontent et des polémiques sont nées. Mais tout cela ne saurait durer plus longtemps sous peine d'entraver définitivement une œuvre qu'il faut réaliser, car elle est une des conditions essentielles de la prospérité française et de l'indépendance matérielle de la Suisse.

Au surplus, semble-t-il bien que par de sages compromis, on pourrait arriver à mettre tout le monde d'accord. Le temps presse, car l'Allemagne travaille et poursuit sans désespérer la liaison du Rhin au Danube et de la Mer Noire. Nous sommes déjà devancés, ne nous laissons pas définitivement distancer.

Paul BARLATIER,

Premier Vice-Président
de l'Union Générale des Rhodaniens,
Président de la Section Régionale
du Bas-Rhône (XI^e Région).

Le Pont Saint-Benezet à Avignon et le Palais des Papes

(Photo 'Détaille, Marseille)

