

Les régions françaises intéressées par la liaison par la Suisse : un entretien avec Monsieur Jean Delachenal

Autor(en): **Delachenal, Jean / Couvreu, Raymond**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **42 (1962)**

Heft 1: **La liaison Rhône-Rhin**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887546>

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.

*Les régions françaises intéressées
par la liaison par la Suisse*

Un entretien avec Monsieur Jean Delachenal

Député et vice-président du Conseil général de la Savoie

— *Quel serait selon vous, Monsieur le Député, l'intérêt de la liaison Rhône-Rhin par la Suisse, pour l'est-sud-est de la France?*

— La Compagnie nationale du Rhône a pour mission, en vertu de la loi organique de 1921 qui a défini son action, l'aménagement du Haut-Rhône, de Lyon à Genève, dans le dessin de favoriser à la fois l'accroissement de l'énergie hydraulique et l'aménagement d'une voie navigable.

Si un effort important a été réalisé pour rendre navigable le Rhône de Marseille à Lyon, il reste à cet égard presque tout à faire de Lyon à Genève.

Pourtant dans le cadre d'une décentralisation bien comprise, il est certain que cette région ne pourrait que profiter de l'aménagement d'une voie navigable permettant à des chalands de 1 350 tonnes de pouvoir décharger des matériaux lourds dans des ports construits le long du Rhône.

De nouvelles industries seraient ainsi susceptibles de s'installer, grâce à cette voie d'accès nouvelle et assureraient un essor nouveau à cette région du sud-est de la France qui fut l'un des berceaux de la sidérurgie française, mais qui voit actuellement son développement économique stoppé par ses difficultés d'accès et son éloignement des ports maritimes.

— *Quels sont les empêchements à l'aménagement prochain du Rhône de Lyon à Genève?*

— Les difficultés, certes, sont nombreuses pour qu'une telle réalisation se fasse.

La première est d'ordre financier.

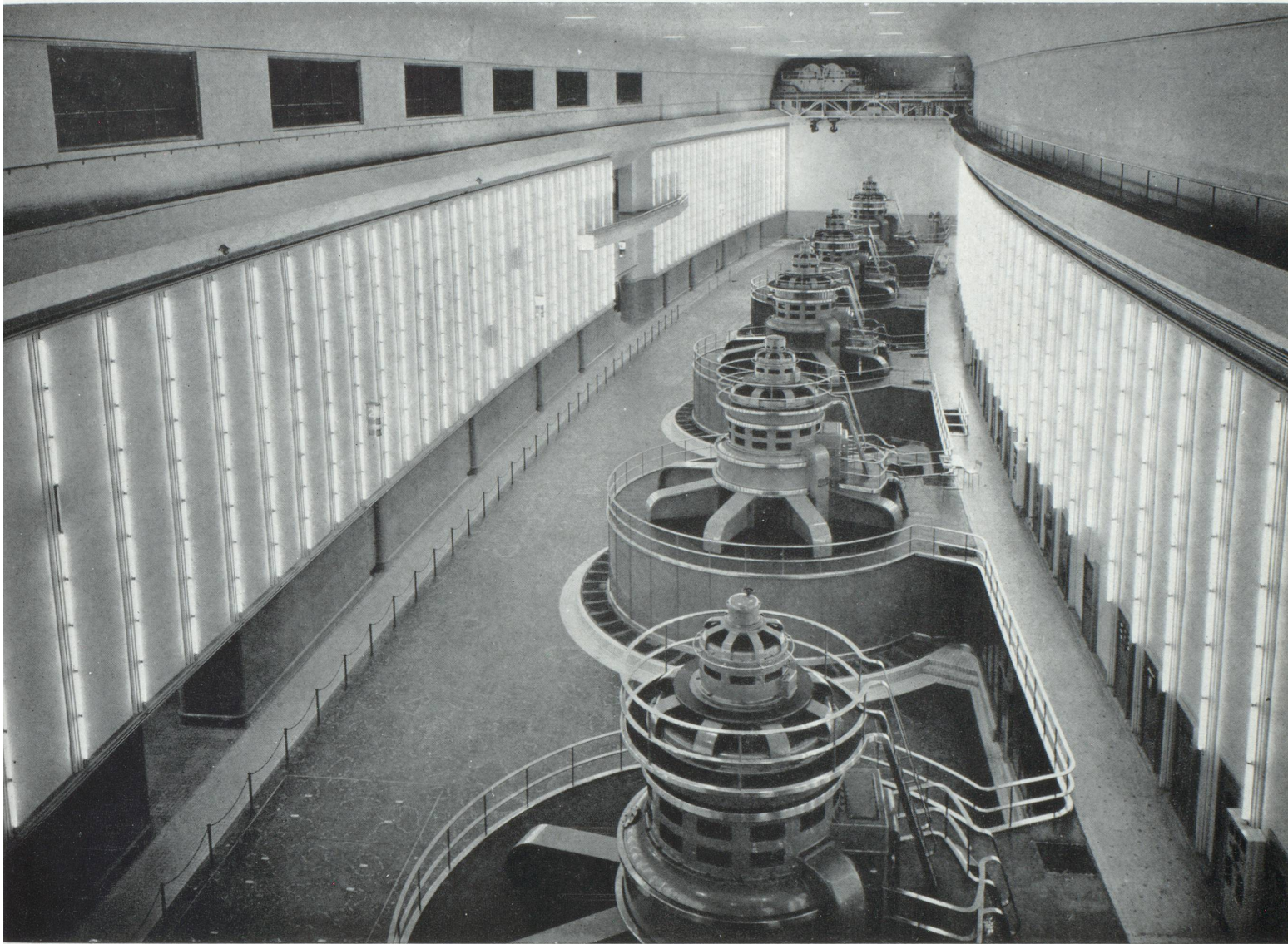
Mais d'une part, l'énergie électrique produite par l'équipement du Haut-Rhône doit assurer la rentabilité d'une partie des installations (ce qui n'est pas le cas de la liaison par la Saône) et, d'autre part, l'aide que la Suisse et plus particulièrement Genève pourraient apporter à ces réalisations faciliterait l'aménagement de cette voie navigable par la C.N.R.

La seconde est d'ordre technique.

Les aménagements des pipe-lines ne vont-ils pas réduire le trafic sur les voies navigables au point d'en supprimer l'intérêt ?

Des études ont été faites et je ne puis mieux faire que de reprendre le remarquable rapport de M. Pigeon à l'assemblée générale de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, indiquant que, si pour le pétrole brut l'emploi du pipe-line présente un intérêt, par contre, pour le pétrole raffiné, le transport ferroviaire ou routier conservera son efficacité, étant donné les nombreux points de chute nécessaires au transport du pétrole raffiné qu'un pipe-line ne peut satisfaire.

D'ailleurs, la technique du poussage et du radar tendra à diminuer dans des proportions considérables les prix actuels de la navigation fluviale, ce qui permet de constater que le jeu de la concurrence fait qu'à chaque technique nouvelle correspond une amélioration de la



La centrale de Génissiat.

branche concurrente, ce dont nous pouvons nous féliciter dans l'intérêt général.

La troisième difficulté est d'ordre politique.

— *La France acceptera-t-elle de financer une liaison Rhône-Rhin par la Suisse, alors que cette liaison pourrait être réalisée en France seule?*

— Certes, cette objection a sa valeur, mais elle n'est pas déterminante et cela pour deux raisons : d'abord, parce que la liaison Rhône-Rhin par la Suisse ne fait pas échec à la deuxième ou à la troisième liaison par la Saône, le canal de Lorraine et la Moselle ou par la Franche-Comté, le Grand canal d'Alsace et Strasbourg.

Si, comme nous pouvons l'espérer, le Marché commun devient une source d'expansion économique pour l'Europe, ni la route ni le chemin de fer ne pourront faire face

au trafic nouveau et plusieurs liaisons fluviales deviendront alors une nécessité.

La seconde raison est qu'il faut souhaiter que nos amis suisses participent au Marché commun, premier pas vers une grande Europe politique, seule chance de survie du monde libre.

Les objections nationales perdraient alors de leur intérêt, puisque les travaux seraient entrepris dans le cadre de l'Europe, à l'intérieur de laquelle toutes les frontières seraient supprimées.

Dans le cas où cette liaison se réaliserait, les Savoyards ne pourraient que s'en féliciter.

Elle établirait ainsi un lien supplémentaire avec nos amis suisses, auxquels tant de souvenirs historiques nous attachent.

(Propos recueillis par Raymond Couvreur)