

Voie navigable du Rhône au Rhin Marseille-Lyon-Genève

Autor(en): **Le Vallois**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **2 (1909-1910)**

Heft 23

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920268>

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.

Voie navigable du Rhône au Rhin Marseille-Lyon-Genève.

Par M. le Commandant LE VALLOIS, ingénieur.

La puissance et la vitalité des nations, leur prospérité, dépendent avant tout, aujourd'hui, de leur développement économique et, par conséquent, de leur commerce et leur industrie. Sur ce terrain, la concurrence mondiale est devenue si âpre et si ardente, qu'il nous faut veiller sans cesse à perfectionner nos armes pour ne pas succomber dans la lutte, empêcher la France de déchoir et la pousser toujours en avant dans la voie du progrès. La première de ces armes, la plus importante, aussi nécessaire que l'artillerie dans les combats, parce qu'elle ouvre toutes les routes, c'est le transport des marchandises à bon marché, à des prix de plus en plus réduits. La voie d'eau, seule, nous procurera cet avantage: le chemin de fer ne peut plus abaisser ses tarifs et nous permettre la lutte avec les nations voisines.

Utilité et nécessité de la voie d'eau Marseille-Lyon-Genève.

La vallée du Rhône est la grande route de pénétration naturelle du bassin méditerranéen vers l'intérieur de la France, la Suisse, l'Europe centrale, orientale et nord-occidentale. Une bonne voie navigable dans cette vallée mettra notre commerce en relations, par voie d'eau, avec le monde entier. Ce sera une grande artère internationale nous reliant:

1^o D'un côté, avec les six grandes lignes de navigation intérieure déjà existantes qui, du nord-est et de la mer du Nord, de la Manche et de l'Océan, se dirigent de tous les points de la France vers les vallées de la Saône et du Rhône;

2^o D'un autre côté, avec le Rhin, le Danube, la Vistule et le Dniester. Cette grande artère internationale doit assurer le transport des marchandises à très bas prix. La première condition pour faire des transports économiques par eau, c'est d'avoir un chemin sur lequel on puisse pratiquement naviguer. Or, un tel chemin n'existe pas actuellement dans la vallée du Rhône: il faut donc le créer.

Le réseau complet de navigation intérieure en France comprendra donc ainsi, avec la grande voie d'eau de la vallée du Rhône, qui en est le tronc commun, les lignes suivantes:

I. Ligne Sud-Est. — Voie navigable de la vallée du Rhône. — Tronc commun aux six autres lignes.

De la Saône à Lyon, Marseille, Genève et vers l'Europe centrale et orientale,

par: la Saône, le canal latéral au Rhône et le Rhône supérieur canalisé.

II. Ligne Nord-Est. — De Belfort à Lyon, Marseille,

par: le canal du Rhône au Rhin, la Saône et la voie navigable de la vallée du Rhône.

III. Ligne Nord. — De Givet à Nancy, Lyon, Marseille, Genève et l'Europe centrale et orientale,

par: le canal de l'Est, la Saône et la voie navigable de la vallée du Rhône.

IV. Ligne Nord-Nord-Ouest. — De la mer du Nord (Dunkerque, Calais, Boulogne, Abbeville) à Lyon, Marseille, Genève et vers l'Europe centrale et orientale,

par: les canaux du Nord, de la Somme, de St-Quentin, de l'Oise à l'Aisne, de l'Aisne à la Marne, latéral à la Marne, de la Marne à la Saône et la voie navigable de la vallée du Rhône.

V. Ligne Nord-Ouest. — De la Manche (Le Havre) à Paris, Lyon, Marseille, Genève et vers l'Europe centrale et orientale,

par: la Seine, le Canal de Bourgogne, la Saône et la voie navigable de la vallée du Rhône.

VI. Ligne Ouest. — De l'Océan Atlantique (St-Nazaire, Nantes) à Lyon, Marseille, Genève et vers l'Europe centrale et orientale,

par: la vallée de la Loire, les canaux, latéral à la Loire et du Centre, la Saône et la voie navigable de la vallée du Rhône.

VII. Ligne Sud-Est. — De l'Océan Atlantique (Bordeaux) à Marseille, Lyon, Genève et l'Europe centrale et orientale,

par: la Garonne, les canaux, latéral à la Garonne, du Midi, du Rhône à Cette et la voie navigable de la vallée du Rhône.

Pour cette dernière, on vient de commencer les travaux du canal de Marseille à Arles, et ce que nous dirons de la situation de cette voie d'eau ne s'applique qu'à la partie comprise entre Arles, Lyon et Genève.

Ce réseau, quand il sera ainsi complet, assurera les communications économiques de la France avec:

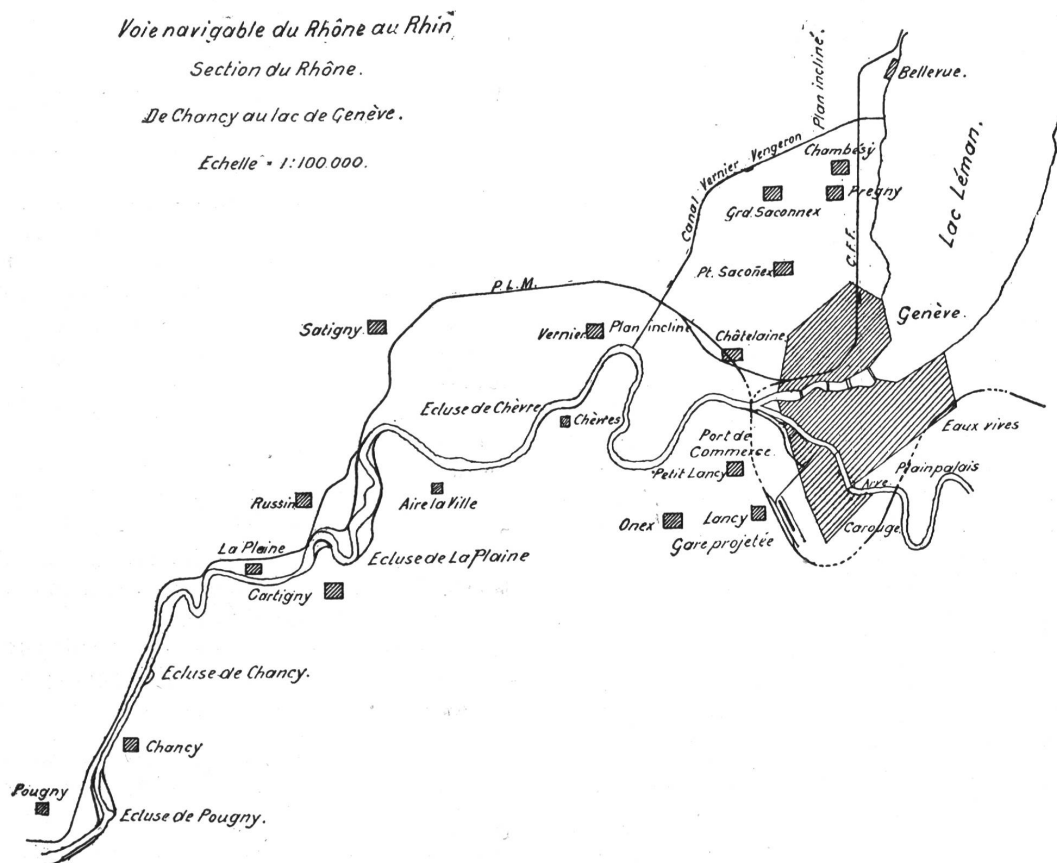
L'Europe nord-occidentale, les Amériques, l'Océanie, l'Asie, l'Afrique — par les mers du Nord, de la Manche, de l'Océan Atlantique et par la Méditerranée; le reste du monde et l'Europe centrale et méridionale, par le canal de jonction du Rhône au Rhin.

La voie d'eau internationale du Rhône au Rhin, dont les diverses parties sont projetées par les nations étrangères ou existent déjà, suivra, à partir de Genève, les lacs du Jura et la vallée de l'Aar jusqu'à son débouché, à Coblenz, dans le Rhin que l'on rendra navigable entre Bâle et le lac de Constance. De là, un canal d'environ 100 kilomètres rejoindra Ulm, sur

le Danube, qui sera canalisé en aval jusqu'à Ratisbonne. A partir de ce point, le grand fleuve est actuellement navigable jusqu'à la mer Noire, dans laquelle il débouche à Sulina, après avoir traversé Vienne, Budapest, Galatz et Braïla.

De Vienne, un canal reliera le Danube à l'Oder, en détachant, à Prerau, une branche vers l'Elbe, et se prolongera en Galicie, par une voie navigable passant à Cracovie, longeant le versant nord des Carpathes, si riche en mines de pétrole, et rattachant le

les rattachera au vaste réseau des voies d'eau de l'Europe centrale, et fera ainsi de la France le centre des communications et des transports à prix réduits, entre les diverses parties du monde entier. Mais pour donner à notre commerce tous les avantages qu'il en peut retirer, cette grande artère internationale doit être construite et organisée de façon à assurer la facilité, la régularité, la rapidité des opérations commerciales, avec le transport à très bas prix des marchandises, à des prix notablement au-dessous



Danube à la Vistule et au Dniester, après avoir suivi la vallée de la San, et traversé toute l'importante région commerciale et industrielle, dont Lemberg est le centre.

Ainsi sera établie la jonction directe, par voie d'eau, de la France avec la Suisse, l'Allemagne du Sud, l'Autriche, la Hongrie, l'Allemagne orientale, la Russie, la Roumanie, la Bulgarie et la mer Noire.

Nos grandes lignes de navigation intérieure, actuellement sans débouchés, — parce que sans liaisons entre elles et avec l'extérieur, — ne nous rendent pas les services que, malgré l'imperfection de leur organisation, l'on en devrait attendre. La voie navigable de la vallée du Rhône les soudera les unes aux autres, leur donnera la cohésion qui leur manque,

de la moitié de ceux du chemin de fer. Dans ces conditions, auxquelles il est aisé de satisfaire, je puis l'affirmer, cette voie d'eau nous est de première utilité, de première nécessité. Sa construction intéresse tout spécialement, non pas uniquement les seules Chambres de Commerce de la vallée du Rhône, — comme on le croit trop généralement par ignorance de la situation réelle, — mais encore toutes les Chambres de Commerce françaises à l'étranger et la plus grande partie (à peu près les neuf dixièmes) de celles de la métropole. Un peu de réflexion leur fera comprendre, en effet, que, du moment où la sécurité et l'avenir des intérêts commerciaux dont elles ont la charge dépendent entièrement de la façon dont sera résolu le problème de la navigation dans la vallée

du Rhône, elles ont le droit et le devoir de s'occuper de cette affaire, de la suivre de très près et d'y prendre part. Le temps me manque pour entrer dans quelques détails à cet égard; je me contenterai, à titre d'exemple, d'affirmer, ce qui étonnera fort, je le crains, beaucoup de gens, que Paris et le département de la Seine sont, immédiatement après Marseille, les plus directement intéressés à la prompt construction de la voie navigable de la vallée du Rhône.

C'est donc une œuvre d'intérêt national, qu'il faut se hâter d'entreprendre et mener à bien, le plus rapidement possible.

Situation des études et travaux, à l'étranger, de la voie d'eau internationale Marseille-Lyon-Suisse-Europe centrale-Russie.

Les nations européennes, en dehors de la France, s'occupent très activement, depuis quelques années déjà, d'assurer la réalisation, sur leur territoire, de la grande voie d'eau internationale qui, par le Rhin et le Danube, doit nous relier à la Russie et à la mer Noire.

Entre la Vistule et le Dniester (territoire autrichien), le tracé est arrêté et l'avant-projet étudié. De la Vistule à l'Oder, les études de détail sont en grande partie terminées et quelques travaux accessoires commencés. Entre Vienne et la frontière austro-allemande, les dessins d'exécution du canal Danube-Oder sont terminés. Une loi du 11 Juin 1901 a prescrit à l'Etat d'exécuter les travaux: ils seront entrepris au premier jour. Sur la branche de ce canal qui, de Prerau, doit rejoindre l'Elbe, se poursuit activement la canalisation, déjà fort avancée, du fleuve en amont de Melnik, au confluent de la Moldau, rivière canalisée et navigable jusqu'à Prague.

De Vienne à Ratisbonne, où l'on vient d'achever le port de commerce sur le Danube, on poursuit régulièrement les améliorations au lit du fleuve, déjà en bon état de navigabilité. Ces jours derniers, le prince Louis de Bavière a porté un toast à la renaissance de Ratisbonne comme métropole de commerce, comme port allemand sur la mer Noire. Cette manifestation nous est un sûr garant que l'on va, sans tarder, entreprendre la régularisation du Danube entre Ratisbonne et Ulm.

Le Wurtemberg poursuit l'étude des 100 kilom. de canal qui doivent relier le Danube, près d'Ulm, au lac de Constance. Son représentant, dans une réunion organisée le 8 Mai dernier, à Schaffhouse, par l'Association suisse pour la canalisation du Rhin jusqu'au lac de Constance, a vivement insisté sur l'intérêt que portait le pays tout entier à la prompt réalisation de ce projet.

En Suisse, où tout est à créer, l'on marche avec une rapidité déconcertante pour les habitudes de len-

teur et de routine invétérées de notre Administration, et que celle-ci ferait bien de prendre pour modèle. Il s'est formé depuis peu, chez nos voisins, diverses Associations pour améliorer la navigation en-dessous de Bâle, rendre le fleuve navigable de Bâle au lac de Constance et le relier au Rhône par la vallée de l'Aar et les lacs du Jura.

L'Association pour la navigation sur le haut Rhin, à Bâle, fondée en 1904, a, dès la même année, créé le port de Bâle et provoqué l'extension de la grande navigation entre Strasbourg et Bâle.

L'Association du Nord-Est de la Suisse pour la navigation du Rhin au lac de Constance, dont le siège est à Rorschach, près Saint-Gall, s'occupe en particulier de la canalisation du Rhin entre Bâle et le lac de Constance. Elle a constitué un syndicat d'études qui a réuni des fonds et commencé ses travaux.

L'Association romande pour la navigation intérieure, créée le 23 Octobre 1908, à Genève, s'est chargée spécialement de la liaison du Rhône au Rhin. Transformée tout récemment pour faciliter son action et développer son influence, elle est devenue, depuis le 24 Mai dernier, l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. Sa Commission technique avait formé, le 15 Avril 1909, sous le nom de Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin, un groupe d'études ayant pour but d'arrêter les projets nécessaires à la création d'une voie navigable à travers la Suisse, de Genève à l'embouchure de l'Aar, dans le Rhin, de façon à seconder les efforts des Associations suisse de Bâle, Zurich, Rorschach et Constance, en faveur de la navigation sur le Rhin supérieur, — et de la France, pour la navigation du Rhône, de Marseille à la frontière franco-suisse. — Le syndicat a son siège à Genève. A sa tête, un Comité de direction, ayant pour Président le sympathique ancien Conseiller d'Etat, M. Romieux, et pour Directeur l'ingénieur, M. George Autran, poursuit avec une ardeur et une activité inlassables, l'exécution du programme et de la tâche qu'il s'est fixés. Les fonds nécessaires, évalués à un peu plus de 100,000 fr., sont à peu près complètement réunis. Les souscripteurs affluent de tous côtés: industriels, commerçants, établissements de crédit, simples particuliers, les villes, les cantons, la Confédération elle-même. Chacun, individus et collectivités, tient à honneur d'aider à la création du réseau de voies navigables qui doit assurer la prospérité économique de la Suisse.

La première section du Rhône au Rhin comprend: la mise en état de navigabilité du Rhône, à partir de la frontière française, en aval de Chancy — l'établissement d'un port de commerce à Genève — et la liaison du Rhône avec le lac Léman par une voie navigable à grand trafic. Quatre avant-projets étaient prêts à la fin de l'année dernière. Ils ont été soumis

à une expertise et l'avant-projet de cette section était arrêté définitivement un an après la fondation du syndicat. Ce résultat fait le plus grand honneur aux ingénieurs suisses, car le problème qui leur était posé dans cette partie était difficile, et ils l'ont résolu parfaitement, au mieux des intérêts du commerce et de l'industrie.

Entre la frontière franco-suisse et Genève, le Rhône sera canalisé à l'aide de trois barrages avec écluses doubles. Un grand port de commerce pour Genève et ses environs, sera installé sur la rive gauche de l'Arve, près de son confluent avec le Rhône, situation excellente pour nos relations commerciales avec la Suisse. La liaison du Rhône avec le lac Léman, se fera par un canal à double voie, pour bateaux de 600 tonnes, établi sur le plateau du Grand-Saconnex, au nord-ouest de la ville, entre le Rhône, au coude de la station de Vernier, et la petite anse du Vengeron, sur la rive occidentale du lac. Les bateaux passeront du lac et du Rhône sur le plateau et réciproquement, à l'aide de deux élévateurs à bateaux, sur plans inclinés, d'environ 44 et 50 mètres d'élévation.

La capacité de trafic de cette partie de la ligne internationale entre la frontière franco-suisse et le lac Léman, dépassera 11,000,000 de tonnes par an.

Pour les deux autres sections, — celle du canal d'Enteroches, entre les lacs Léman et de Neuchâtel, — et celle de l'Aar, les études et les opérations sur le terrain sont commencées depuis le mois d'Avril dernier. On peut être assuré qu'elles seront menées avec la plus grande célérité: le passé, ici, répond de l'avenir.

Au printemps de 1912, dans moins de deux ans, sera terminé l'avant-projet complet, avec les renseignements économiques et financiers nécessaires, de la voie navigable du Rhône au Rhin, entre la frontière française et le confluent de l'Aar, c'est-à-dire l'avant-projet de la jonction du Rhône au Rhin. A la même date, certainement, sinon même avant, sera prête aussi l'étude de la canalisation du Rhin, de Bâle au lac de Constance. On peut donc prévoir la mise en train des travaux pour 1913 et leur achèvement avant 1920, époque à laquelle nous verrons les bateaux aller du Rhône à Bâle et Constance, par les lacs de Genève et de Neuchâtel.

Ceci n'est pas un roman: c'est une prévision rationnelle et sérieuse. Depuis dix-huit mois, j'ai suivi de très près les travaux de nos voisins. J'ai pu apprécier leur énergie, leur intelligence, mises au service d'une remarquable compréhension des grandes affaires. J'ai la conviction, connaissant l'importance que ce mouvement prend de jour en jour au sein de la nation suisse, que mes prévisions seront plutôt devancées par les événements.

(à suivre.)



Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Bibliothek. Da das Verzeichnis der Bibliothek des Verbandes im Laufe des Monats September abgeschlossen werden soll, bitten wir diejenigen Firmen und Werke, an die ein Gesuch um Zustellung von Publikationen etc. gerichtet wurde, diesem zu entsprechen, falls dies nicht schon geschehen ist.

Mitteilung. Um die Sammlungen und Arbeiten der ständigen Geschäftsstelle des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes in fruchtbringender Weise zu verwerthen, sollen in Zukunft unter dieser Rubrik wichtige eingegangene Publikationen einer kurzen Besprechung unterzogen werden. Ferner werden anhand der amtlichen Bekanntmachungen, Gesuche oder Erteilungen von Wasserrechtskonzessionen, Baubewilligungen, behördliche Erlasse und Verordnungen, neue Gesetze etc. zur allgemeinen Kenntnisnahme mitgeteilt.

Die ständige Geschäftsstelle ist zur unentgeltlichen Auskunftserteilung in Fragen der Wasserwirtschaft und des Wasserrechts an die Mitglieder des Verbandes jederzeit bereit.

Eingegangene Werke.

Der österreichische Wasserkraft-Kataster. Herausgegeben vom hydrographischen Centralbureau im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Heft 1. Index und Blatt 1—22. Wien 1909. Selbstverlag, Preis pro Blatt 1 Kr. (Eine eingehende Besprechung folgt).

Statistik und Verbau der Lawinen in den Schweizeralpen. Von Dr. J. Coaz, eidgenössischer Oberforstinspektor, Bern 1910. (Eine eingehende Besprechung folgt).

Eine sehr wertvolle Bereicherung hat die Verbandsbibliothek durch das Geschenk von 41 Druckschriften der schweizerischen Landeshydrographie erfahren. Ausser einer grösseren Anzahl von Bänden der Publikation „Wasserverhältnisse der Schweiz“ und „graphische Darstellungen der schweizerischen hydrometrischen Beobachtungen“, sowie „tabellarische Zusammenstellung der Hauptergebnisse der schweizerischen hydrometrischen Beobachtungen“, sind uns übergeben worden: Die Entwicklung der Hydrometrie in der Schweiz, in deutscher, französischer und italienischer Sprache. Gutachten über die Wasserkraftverhältnisse im Puschlav und die Wasserverhältnisse des Etzelwerkprojektes mit Nachtrag. Die Ottschen Flügel des hydrometrischen Bureaus in Mailand 1906. Ablation der Rhone im Wallis 1904/1905. Konzessionsverträge zwischen Tessin und Gotthardbahn, und Uri und Gotthardbahn. Karte des Lage Ritom, sowie der Hauptflussgebiete der Schweiz.

Das wertvolle Geschenk wird auch an dieser Stelle bestens verdankt.

Die Ausnutzung der Wasserkräfte Bayerns. Entwicklung in den Jahren 1908 und 1909. Bearbeitet im kgl. Staatsministerium des Innern, Februar 1910.

Die Zuwendung an den schweizerischen Wasserwirtschaftsverband durch das kgl. Staatsministerium des Innern wird bestens verdankt.

Konzessionen.

Aargau. 11 August. Konzessionsgesuch von Dätwiler Gottlieb in Rehwaag, Gemeinde Gontenschwil. Das Abwasser von fünf verschiedenen Brunnen soll in ein Reservoir von 60 m³ Fassungsraum geleitet werden und von dort auf eine Turbine zum Betrieb von Posamentstühlen.

Kt. Bern. 21. August 1910. Holzhändler Chr. Winkler-Grossen in Blumenstein wird die Konzession erteilt zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Fallbaches in der Gemeinde Blumenstein. Allfällige Privatrechte sind vorbehalten worden.

Kt. Basel-Stadt und Basel-Land. Schifffahrtkonzession. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement erteilt der Mülheimer Dampfschiffahrt A. G. Mülheim am Rhein bis zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung der