

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

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

**Heft:** 24

  

**Artikel:** Voie navigable du Rhône au Rhin Marseille-Lyon-Genève [Fin]

**Autor:** Le Vallois

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920271>

### **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:** 23.07.2025

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

Euch berechtigt glaubt, bestimmt und vollständig angegeben werden.

Aus der gegenwärtigen freundeidgenössischen Rückäußerung werden also Euer Hochwohlgeboren einerseits das Bedürfnis weiterer Beratungen in Eurer Mitte, andererseits unsere Bereitwilligkeit zur Mitwirkung entnehmen. Uns geziemt nunmehr Euere endlichen Entschliessungen zu gewärtigen, und so schliessen wir mit der Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung und getreuen Empfehlung in Gottes Allmächtigen Schutz.

Im Namen von Burgermeister und Staatsrath  
des Eidgenössischen Vororts Zürich,

der Amtsbürgermeister: der Eidgenössische Kanzler:  
Wyss. Mußon.

Man sieht, die eidgenössischen Behörden waren sich der Wichtigkeit der Frage in keiner Weise bewusst, und anstatt frisch daran zu gehen, die schwierigen internationalen Fragen selbst zu lösen, haben sie sich ängstlich hinter ihre Unwissenheit verschanzt und das weitere Vorgehen den Baslern überlassen.

Ein schwacher Versuch wurde allerdings noch gemacht. Am 27. Dezember 1821 ging an die französische Regierung ein Schreiben ab, worin der eidgenössische Vorort gegen die Ausdehnung des Octrois protestierte. Man bezog sich dabei in erster Linie auf die Abmachungen des Pariser Friedens von 1814 und die Kongressakte von 1815.

Wir geben zum Schlusse das Antwortschreiben der französischen Regierung wieder, ein ausserordentlich diplomatisches Schriftstück, indem wir noch zufügen, dass alle späteren Bemühungen der Basler Regierung in dieser Angelegenheit fruchtlos geblieben sind:

Berne le 17 Avril 1822.

Aux Bourgmestres et Conseil d'Etat  
du Canton de Zürich, Directoire fédéral.

Tit.

Votre Excellence en date du 27<sup>ième</sup> Xbre dernier m'a fait l'honneur de m'adresser, dans l'intérêt du Canton de Bâle, des observations sur l'établissement de deux nouveaux bureaux d'octroi sur le Rhin, et elle a demandé qu'ils fussent supprimés par mon gouvernement, afin de ne pas entraver la libre navigation du fleuve.

S. Exc. M<sup>r</sup> le Ministre des affaires étrangères me mande que cette réclamation a été examinée attentivement par son Département ainsi que par celui des finances, et je m'empresse, Monsieur le Président, de faire connaître à V. Ex. le résultat de cet examen.

L'Octroi dont se plaint le Canton de Bâle, a été établi en vertu d'une Convention conclue en 1820 entre la France et le Grand Duché de Baden. Cette

Convention ratifiée par S. M. se borne à établir des droits au profit des deux Gouvernements, parce qu'il est reconnu en principe, que chaque Etat est propriétaire de la rive qui longe son territoire.

Mais l'article 1<sup>er</sup> de cette Convention montre qu'elle ne porte aucune atteinte à la libre navigation du Rhin. Cet article est ainsi conçu: „La navigation entre Bâle et Strasbourg sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du Commerce, être interdite aux bateliers munis d'une autorisation pour naviguer, délivrée sous l'autorité de leurs souverains respectifs et visée par la Commission d'administration provisoire à Mayence.“

Si la France déférait à cette réclamation du Canton de Bâle, et supprimait les deux Bureaux d'Octroi, elle se priverait du produit des droits dont la navigation du Rhin est aujourd'hui passible et il n'en résulterait aucun avantage pour son commerce, puisqu'en vertu de la Convention de 1820 ces mêmes droits auxquels la France renoncerait, seraient exclusivement perçus pour le Gouvernement badois.

S. Ex. le Ministre des affaires étrangères m'ajoute, M<sup>r</sup> le Président, que l'Acte du Congrès de Vienne en consacrant comme principe que la navigation du Rhin serait entièrement libre, a néanmoins stipulé qu'il pourrait être établi sur chaque rive de ce fleuve des Bureaux où se percevrait un droit d'octroi dont quotité a été déterminée.

Il résulte de ces différentes observations, M<sup>r</sup> le Président, que la demande du Canton de Bâle ne pourrait pas être accueillie par le Gouvernement de S. M. sans de notables préjudices. J'espère que V. Ex. sentira toute la justesse des motifs que je viens d'avoir l'honneur de lui exposer.

Agréé, je vous prie, M<sup>r</sup> le Président

Le Chargé d'Affaires de France en Suisse

[:signé] Faily.

Pour Copie conforme

Le Chancelier de la Confédération

Mußon.



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

Par M. le Commandant LE VALLOIS, ingénieur.

II. (Fin.)

### Situation en France.

Qu'a-t-on fait en France en présence d'une pareille activité et de tels résultats? Rien, ou du moins rien d'utile pour la réalisation de la voie d'eau entre Arles, Lyon et Genève. Et cependant tout est

à faire entre Arles et Lyon, entre Lyon et la frontière suisse! Des discours à la Chambre et au Sénat, des rapports, des discussions dans les Chambres de Commerce où chacun, certes, apporte la plus grande bonne volonté et les meilleures intentions du monde, mais où l'on ne conclut jamais à rien de pratique et qui se terminent toujours par des vœux et des appels platoniques, à l'aide d'un Ministre: tel est le bilan de ce que l'on a trouvé de mieux, depuis dix ans que la question a pris une certaine actualité, pour résoudre le problème de la construction d'une voie navigable dans la vallée du Rhône. On s'entête, on s'obstine à en solliciter et en attendre la solution de l'Administration seule, qui se dérobe toujours et n'a pas de peine, d'ailleurs, à berner ses administrés, dont la patience et la crédulité sont sans limites. On refuse — je ne puis comprendre pourquoi — d'employer le seul système logique et pratique en pareille circonstance, celui dont les Suisses nous donnent, en ce moment même, un exemple si instructif et si concluant pour la jonction du Rhône ou Rhin, le procédé de l'association, qui nous permettrait de nous tirer d'affaire tout seuls, sans attendre le bon plaisir de l'Administration. Je le demande, j'insiste depuis longtemps, mais en vain jusqu'à ce jour. Il y a deux ans passés, je faisais ressortir les avantages de ce système à la Société d'Agriculture de Lyon, puis au Congrès de Clermont-Ferrand de l'Association française pour l'avancement des sciences. Plus tard, quelques Chambres de Commerce, comme moi convaincues, avaient pensé que ces Compagnies, auxquelles la loi donne de si grandes facilités pour se réunir en vue de la défense des intérêts commerciaux dont elles ont la charge, étaient, tout indiquées pour former un groupement se chargeant de faire établir lui-même l'avant-projet complet d'une voie navigable Marseille-Lyon-Genève. La Chambre de Commerce française de Genève, de concert avec celle de Nîmes put à grand'peine en réunir quelques-unes en Congrès à Dijon, le 8 Novembre dernier. Nous leur demandâmes de se grouper pour faire elles-mêmes le travail d'études que l'on attendait en vain de l'Administration. Cette proposition ne fut même pas discutée: les partisans du système administratif en firent voter une autre qui en était la négation absolue, par 11 voix contre 7, sur 18 délégués présents.

Cet échec est significatif. Les Chambres de Commerce de France continueront à implorer l'Administration qui, peut-être d'ici vingt-cinq à trente ans, aura daigné leur accorder quelque chose. Et de fait, elles continuent déjà, puisque l'Office des Transports des Chambres de Commerce du Sud-Est, à Lyon, achève en ce moment d'organiser son concours public d'avant-projets de la voie navigable Lyon-Arles, dont les résultats seront transmis à l'Administration, pour qu'elle examine si, dans les idées émises, il

s'en trouve quelques unes de pratique, et dont on puisse tirer parti. Le seul acte des Chambres de Commerce du Sud-Est, en dehors de l'émission continue de rapports, discours et vœux, — la seule ambition de l'Office des Transports, — n'ont donc pas pour objet d'obtenir tout de suite et vite, un avant-projet complet et définitif, de la voie navigable Marseille-Lyon-Genève, la seule chose dont nous ayons actuellement besoin, mais de recueillir des documents sur l'amélioration de la navigation entre Lyon et Arles, et de les remettre à l'Administration, à qui ces renseignements sont parfaitement inutiles, pour établir, quand elle le voudra bien, le projet définitif que réclament depuis si longtemps le commerce et l'industrie. Un tel concours ne peut donc avoir pour résultat que de fournir à l'Administration de nouveaux prétextes à augmenter encore ses lenteurs habituelles. Et Dieu sait, cependant, ce qu'elles sont déjà aujourd'hui!

Quand je parle, en effet, comme tout à l'heure, de vingt-cinq à trente ans, je suis loin d'exagérer. Il suffit, pour s'en convaincre, d'examiner la marche que suit invariablement l'Administration pour arriver à l'exécution d'une grande voie d'eau, comme celle de la vallée du Rhône. Quand, pour des raisons qui, souvent, n'ont qu'un lointain rapport avec l'intérêt général, elle juge qu'il est utile pour elle de s'occuper de la question, elle prépare un programme d'amélioration et d'extension du réseau des voies navigables intérieures, et le soumet au Parlement. Ce programme, après discussions et modifications, est transformé en une loi dont l'exécution doit être assurée par le Gouvernement. L'Administration entreprend alors l'étude, aussi complète et aussi détaillée que possible, des avant-projets des voies navigables admises par la loi. C'est une besogne menée administrativement, c'est-à-dire avec une sage lenteur. Quand, enfin, ce travail est terminé, une nouvelle loi intervient pour régler les conditions d'exécution des travaux.

Prenons, comme exemple, ce qui s'est passé pour le canal du Nord, dont les travaux viennent à peine de commencer.

Après plusieurs années de réclamations incessantes des industriels de la région, le canal du Nord était admis parmi les lignes nouvelles comprises dans la loi de classement du 5 Août 1879. Les études de l'avant-projet, déjà commencées d'ailleurs en 1878, furent continuées régulièrement avec un personnel spécial. Le 29 Décembre 1903 seulement était promulguée la loi déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement du canal du Nord, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet présenté par les ingénieurs le 31 Mai 1901. Les travaux ont commencé en 1909.

Il a donc fallu 22 ans (de 1879 à 1901) à l'Administration pour produire l'avant-projet du canal du

Nord, à partir du moment où l'ordonnait la loi de classement de cette voie d'eau.

Remarquons que, pour la voie navigable du Rhône, l'époque de son classement par la loi est impossible à prévoir. M. le Ministre des Travaux publics a donné, le 2 Avril 1908, l'ordre de préparer un nouveau programme des voies d'eau à améliorer ou à entreprendre, dans le but, évidemment, d'en faire un projet de loi à soumettre au Parlement. Or, l'Administration, par sa Commission des voies navigables, dont le rapport est inséré au Journal officiel du 29 Juillet 1909, nous déclare que:

„la création d'un canal latéral au Rhône, d'Arles à Lyon, ne doit pas être admis au nouveau programme de travaux à entreprendre,“  
et que:

„la création d'une voie navigable aboutissant à Genève n'offre aucun intérêt pour la France.“

M. le Ministre des Travaux publics lui-même appuie ces conclusions — sous une forme diplomatique, il est vrai — dans le discours qu'il a prononcé à Lyon le 11 Janvier dernier, devant les Chambres de Commerce du Sud-Est. Il a dit, à propos du canal latéral au Rhône, que:

„ce travail soulevait un problème financier extrêmement considérable et grave, dont, à l'heure actuelle, nous n'apercevons pas de solution immédiate, et qu'il fallait continuer à étudier.“

Quant à la voie navigable Lyon-Genève, M. le Ministre déclare nettement:

„qu'il préfère, pour la jonction du Rhône au Rhin, la solution Lyon-Belfort-Mulhouse par le canal du Rhône au Rhin, qui lui paraît plus simple et plus pratique.“

J'ai montré, dans les Bulletins des 20 Mai et 20 Juin derniers de la Chambre de Commerce française de Genève, combien ces appréciations sont erronées. Mais je n'ai jamais eu l'espoir de convaincre M. le Ministre des Travaux publics .....et encore bien moins son Administration.

Ce ne sera donc pas avant longtemps, que le Gouvernement acceptera la voie navigable du Rhône et la comprendra dans son programme à soumettre au Parlement. Il faudra ensuite faire voter la loi de classement par la Chambre des Députés, puis par le Sénat. Combien d'années dureront ces épreuves, après lesquelles, seulement, on entreprendra l'étude de l'avant-projet? Et si, pour le canal du Nord, ces études ont duré 22 ans, n'est-ce pas de ma part un bien grand optimisme de supposer, comme je l'ai fait tout à l'heure, que l'Administration, si on lui laisse le soin exclusif d'établir l'avant-projet dont nous avons besoin, nous fera attendre seulement de 25 à 30 ans le commencement de l'exécution des travaux?

### Décision à prendre pour obtenir la voie d'eau Marseille-Lyon-Genève.

Cette situation est lamentable: le commerce français ne peut la supporter plus longtemps. Cessons de discuter et d'implorer; soyons enfin sérieux et agissons par nous-mêmes. Suivons l'exemple que les Suisses nous donnent avec une belle crânerie; formons une association. N'oublions pas qu'aujourd'hui, en France, on n'obtient plus rien sans syndicat. On refuse tout aux isolés: les désirs des syndiqués sont des ordres.

L'Association pour la navigation dans la vallée du Rhône aura pour but d'étudier les questions se rapportant à cet objet et d'établir, avec l'aide d'un Comité technique, l'avant-projet complet et définitif d'une bonne voie navigable entre Arles, Lyon et Genève (la section de Marseille à Arles est en construction), fournissant tous les éléments techniques et économiques, nécessaires pour arrêter le mode de construction et d'exploitation, et prévoir le rendement financier de l'entreprise. Cet avant-projet, ainsi compris, servira de base à la loi que devra voter le Parlement pour l'exécution de la voie navigable. Que faut-il pour constituer cette association et réaliser ce programme? Un peu d'initiative, beaucoup de bonne volonté, de la persévérance et le concours des individus isolés, ainsi que des collectivités de l'agriculture, du commerce, de l'industrie et de la finance intéressés, à cette œuvre nationale. La dépense probable des études ne semble pas, à première vue, devoir dépasser 150,000 francs. Pourrait-on douter un instant de la possibilité de réunir, en France, une somme aussi faible pour un si grand intérêt, alors que l'on voit le syndicat suisse trouver facilement, en quelques mois, plus de 100,000 francs pour les études de la jonction du Rhône au Rhin, dans un pays où l'on n'a pu apprécier les bienfaits des voies d'eau, puisqu'il n'en existe pas encore?

La voie navigable de Marseille à Genève, en dehors des services qu'elle est appelée à rendre au pays, sera certainement très productive. Elle rémunérera largement les capitaux engagés dans sa construction, pourvu qu'on l'établisse — ce qui est certes possible aujourd'hui — dans les conditions assurant le transport de marchandises à prix très réduits, en même temps qu'avec facilité, régularité et rapidité, et avec une capacité de trafic annuel d'au moins dix millions de tonnes. Ce sont les conditions et les prévisions rationnelles pour cette grande voie internationale, admises par les Suisses dans le projet qu'ils viennent d'arrêter pour la première section de la jonction du Rhône au Rhin.

N'oublions pas qu'il est urgent de prendre une décision. L'achèvement, d'ici deux à trois ans, du tunnel du Lötschberg, prolongement de celui du Simplon, la liaison par voie d'eau, en Suisse, du