

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 4 (1911-1912)

**Heft:** 8

  

**Artikel:** Navigation du Rhône au Rhin

**Autor:** Autran, George

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920547>

### **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>**

graphischer Form den Zusammenhang zwischen Pegelstand und sekundlicher Wassermenge liefern. Auch wenn wir die Annahme machen, dass jenen Wassermengen-Kurven (bei tiefern oder höhern Werten der Pegelstände) noch gewisse Unsicherheiten anhaften, die das Rechnungsergebnis für die Verdunstungshöhen des Zürichsees noch etwa um 5—10% vermehren könnten, so bleiben die Gesamtwerte doch immer noch — in Anbetracht der abnormen Witterungszustände — auf bescheidener Stufe, gegenüber den meist in der Praxis verwendeten bedeutend höhern Werten, die zudem nur für normale meteorologische Verhältnisse gelten und jeder sichern Grundlage entbehren.

Nehmen wir die für den Greifen- und Zürichsee erhaltenen Zahlen als Basis an, so ziehen wir daraus den Schluss, dass auch für ein sehr warmes Klima — in acht bis zehnmonatiger Dauer derselben Witterungszustände, wie sie uns der denkwürdige Sommer 1911 gebracht hat — eine Verdunstungssumme von höchstens etwa 1500—1600 mm pro Jahr zustande kommen dürfte. Tomlinson gibt für Bombay — das einzige zur Verfügung stehende Beispiel — die jährliche Verdunstungshöhe einer Wasserfläche von etwa 8 km<sup>2</sup> zu 62,5<sup>1)</sup> inches = 1587 mm an, was von unsern letztgenannten Werten nicht erheblich differiert; man darf ja nicht vergessen, dass die Mitteltemperatur der neun heissesten Monate des Jahres hier noch um 4—5 Grade höher geht als bei uns in der abnorm heißen Zeit des diesjährigen August; dafür ist die relative Feuchtigkeit grösser.

Weitere Vergleichswerte für gemässigte klimatische Gebiete stehen uns nicht zur Verfügung, da, wie schon eingangs bemerkt, andere zuverlässige Daten über die totale Verdunstung grösserer freier Wasserflächen bis heute noch fehlen.



## Navigation du Rhône au Rhin.

### Le Comité Franco-Suisse du Haut-Rhône.

L'Union des Chambres de Commerce françaises à l'étranger s'est réunie le 14 décembre 1911 en séance de comité, puis en assemblée générale, au Ministère du Commerce, à Paris, sous la présidence d'honneur de M. le sénateur Lourties, et la présidence effective de M. Gès. Les délibérations ont été ouvertes par Monsieur le Ministre du Commerce, qui a bien voulu prouver par sa présence au début de la séance tout l'intérêt qu'il porte à ces questions.

Une intervention apportée à l'ordre du jour a permis au Président de la Chambre de Commerce française de Genève, M. Niepce, d'exposer au Mi-

nistre l'objet de l'initiative prise par cette Chambre, en vue de la constitution d'un comité franco-suisse du Haut-Rhône; puis notre collègue, M. G. Autran, ingénieur, a présenté une communication sur la navigation du Rhône au Rhin par la Suisse, et sur la nécessité de l'entente internationale qui permettra de réaliser la voie navigable de Lyon à Genève.

Cet exposé a obtenu l'approbation du Ministre et de l'assemblée, qui par l'organe de son président, a reconnu toute l'utilité de la création d'un comité semblable, en vue de préparer une entente prochaine entre les gouvernements intéressés.

D'autre part, le président de l'association française pour l'amélioration et la défense de la navigation intérieure, M. Linyer, qui se trouvait à ce moment à Paris, a accueilli favorablement, ainsi que deux des vice-présidents, MM. Paul Mallet et Perier de Féral, la proposition de la Chambre de Genève.

Enfin le président de l'Office des Transports, M. J. Coignet, que les délégués avaient déjà entrevu à Lyon, a été également sollicité de se joindre au comité et il y a tout lieu d'espérer que ces démarches auront un résultat favorable.

Comme l'adhésion de l'Association et du Syndicat suisse du Rhône au Rhin ne fait l'objet d'aucun doute, on peut considérer le comité franco-suisse comme virtuellement constitué; d'autres représentants des Chambres de Commerce du Sud-Est de la France et des Compagnies de navigation sur le Rhône se joindront très-probablement à ce groupe, de sorte que l'assemblée constitutive pourra être convoquée à l'issue du Congrès national du Commerce extérieur à Paris en juin 1912; la formation de ce comité sera notifiée à ce moment aux deux gouvernements.

On peut donc augurer de ces démarches préliminaires une solution favorable à la réalisation de nos efforts en vue de l'ouverture du Haut-Rhône à la navigation.

□ □ □

### Communication présentée à l'Assemblée générale de l'Union des Chambres de Commerce françaises à l'étranger, aux colonies et aux pays de protectorat à Paris, le 14 décembre 1911.

Monsieur le Ministre,  
Messieurs,

Notre projet de rapport sur la question du Haut-Rhône indique d'une manière sommaire les trois points principaux qui en feront l'objet et le but de la communication d'aujourd'hui est de vous exposer avec quelques détails le développement que nous nous proposons de donner à l'étude qui sera présentée au Congrès de 1912.

La voie navigable du Rhône, de Marseille à Lyon, et les améliorations dont elle est susceptible, ont donné lieu, comme vous le savez, à un concours de projets et à de nombreux travaux, qu'il n'est natu-

<sup>1)</sup> Comparez S. Tomlinson: „Rainfall and evaporation observations at the Bombay Waterworks.“ Quart. jour. met. soc. 1894, XX. pag. 63—70.

rellement pas dans notre intention de résumer ici : c'est là essentiellement une question intérieure, intéressant au plus haut degré le commerce de la métropole, mais qui ne rentre pas directement dans le champ d'activité des Chambres de Commerce françaises à l'étranger.

Il n'en est pas de même de la voie navigable du Haut-Rhône, de Lyon à Genève, qui, par son caractère international, doit préoccuper tout spécialement le commerce extérieur de la France, en donnant à ses relations avec les états voisins une extension très-appréciable et en lui créant de nouveaux débouchés.

Si l'on considère en effet les voies navigables qui viennent se greffer à Lyon sur le cours principal du Rhône, on peut distinguer au point de vue international, la voie qui par Besançon et Mulhouse se dirige du sud au nord sur Strasbourg et les pays du Rhin, — et d'autre part la voie Genève-Constance-Ulm, orientée du sud-ouest au nord-est, et qui conduit au Wurtemberg, à la Bavière et aux pays du Danube.

Cette dernière voie ne fait donc pas concurrence à la précédente, mais complète au contraire dans une mesure importante, la zone d'alimentation du trafic Marseille-Lyon, en pénétrant dans le centre de l'Allemagne et de l'Autriche, et par là jusque dans la Russie et dans la Mer Noire.

Afin d'apprécier l'importance de cette voie d'eau, il importe donc de baser les recherches sur le trafic probable qu'elle serait appelée à desservir, non seulement sur des estimations générales déduites du mouvement actuel des voies ferrées qui lui sont parallèles, ou des statistiques des douanes, mais sur une enquête économique directe auprès des négociant et des industriels qui en feront usage.

C'est le travail que s'est proposé d'entreprendre l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, travail dont les résultats seront assez avancés au mois de juin prochain pour être présentés au Congrès.

Cette enquête est donc limitée à la détermination du supplément de trafic à attendre sur le Rhône et la grande Saône, par suite de l'ouverture du Haut-Rhône à la navigation; en d'autres termes la recherche ne s'étend qu'au mouvent des marchandises à destination de Genève et de ses au-delà, en provenance de Marseille et des ports situés sur le Rhône et sur la Saône.

Sans vouloir préjuger de l'importance de ces résultats, nous croyons pouvoir dire que la question de la voie navigable de Lyon à Constance acquerra, du fait de cette étude, une importance telle, que sa réalisation finira par s'imposer aux pouvoirs publics comme une nécessité urgente pour le commerce extérieur des deux nations amies, la France et la Suisse.

C'est ce que nous nous efforcerons de démontrer dans la seconde partie de notre rapport, où nous exposerons les études techniques bientôt terminées de la voie de Genève au Rhin, et les recherches économiques sur le trafic qui s'établira par cette voie entre les colonies françaises, entre l'extrême Orient et l'Europe centrale.

Et maintenant, Messieurs, comme conclusion à cet exposé, voulons-nous nous borner à émettre des vœux pieux, et à rester, bouche bée, accoudés sur le parapet du pont de la Guillotière, pour voir venir de rames de chalands, laissant aux gouvernements intéressés le soin de réaliser nos désirs.

Cela rappellerait un peu cette fable de Florian, où un voyageur est représenté assis paisiblement sur les bords d'un fleuve, attendant pour le traverser qu'il ait fini de couler.

Une génération ne suffirait pas à cette attente: il nous faut, pour arriver à un résultat pratique, prendre une initiative énergique, offrir notre concours aux pouvoirs publics et préparer, d'accord avec ceux-ci, l'exécution de la voie navigable.

C'est pour atteindre ce but que nous vous soumettons le projet de statuts du comité Franco-Suisse du Haut-Rhône et le court mémoire explicatif qui l'accompagne.

Heureux serons-nous de pouvoir ainsi susciter des critiques, provoquer des conseils utiles et faire luire des vues nouvelles sur ses questions.

GEORGE AUTRAN, Ingénieur.

□ □ □

### **Projet de Statuts du Comité Franco-Suisse du Haut-Rhône.**

#### **Titre I.**

#### **RAISON, OBJET, SIÈGE, DURÉE.**

Article premier. Il est formé, sous la raison sociale: „Comité franco-suisse du Haut-Rhône“, une société simple, régie par les présents statuts.

Art. 2. Ce Comité a pour objet de préparer l'entente internationale nécessaire à la réalisation de la voie navigable de Lyon à Genève par le Rhône ou par des canaux latéraux à ce fleuve.

Il prend connaissance des projets établis par les associations françaises et suisses poursuivant séparément un but analogue, coordonne les études et les recherches destinées à l'aménagement du Haut-Rhône sur ce parcours, concilie les intérêts de la captation de l'énergie hydraulique avec les exigences de la navigation, et sert d'intermédiaire à ces diverses associations auprès des pouvoirs publics des deux États riverains.

Art. 3. Le siège du Comité est à Genève, dans les bureaux de la Chambre de Commerce française de cette ville.

Art. 4. La durée du Comité est fixée à dix ans à dater de sa constitution définitive.

## Titre II.

## SOCIÉTAIRES, CAPITAL SOCIAL.

Art. 5. Les sociétaires sont choisis parmi les membres des Comités des associations suivantes:

1. Association française pour l'amélioration et la défense de la navigation intérieure.
2. Office des transports.
3. Union des Chambres de Commerce françaises à l'étranger, aux colonies et aux pays de protectorat.
4. Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin.
5. Syndicat Suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin.

Art. 6. D'autres associations semblables au précédentes pourront demander à être admises à une représentation dans le Comité, à condition qu'elles ne correspondent pas à des intérêts privés ou politiques.

Art. 7. Chacun des Comités des associations adhérentes délègue trois de ses membres pour composer le Comité franco-suisse.

Art. 8. Les membres ainsi délégués sont élus pour deux ans, et rééligibles aussi longtemps qu'ils continuent à faire partie des Comités des associations adhérentes.

Art. 9. Le capital social est variable et constitué comme suit:

1. Par des subventions des associations représentées dans le Comité.
2. Par des donations.

## Titre III.

## ORGANES DU COMITÉ.

Art. 10. La gestion des affaires est confiée à un Bureau de 5 membres, composé de l'un des trois délégués de chaque association.

Les membres de ce bureau sont rééligibles.

Art. 11. Le Comité élit son Président, deux Vice-Présidents, un Secrétaire et un Trésorier.

Le mandat des membres du Bureau est purement honorifique; il sera alloué à ceux-ci des indemnités de voyage dans la mesure où le permettront les subventions et donations recueillies.

Art. 12. La présence d'au moins trois membres du Bureau est nécessaire pour qu'il puisse délibérer valablement.

Art. 13. Le Bureau convoque le Comité à des époques indéterminées, selon l'importance des décisions à prendre, et en tous cas tous les deux ans.

Il peut aussi consulter et faire voter le Comité par voie de circulaire.

## Titre IV.

## DISSOLUTION.

Art. 14. Le but poursuivi par le Comité franco-suisse sera considéré comme atteint, et le Comité

sera dissous, lorsqu'une entente définitive aura été conclue entre les gouvernements français et suisse sur l'aménagement du Haut-Rhône et sur le trafic de la navigation entre Lyon et Genève pour des chalands de 600 tonnes.

Art. 15. La liquidation de l'actif du Comité sera effectué par le Bureau en charge entre les associations représentées, au prorata des subventions totales qui auront été fournies par chacune d'elles.

**Mémoire à l'appui du projet de statuts.**

La nécessité d'une entente internationale pour l'aménagement du Haut-Rhône en vue de la navigation, a été mise en lumière par les vœux présentés au Congrès de Lyon, en Juin 1911, par M. J. Coignet, Président de la Chambre de Commerce de Lyon, et tendant à inviter les gouvernements français et suisse à entamer des négociations au sujet de l'adoption d'un type uniforme d'écluses entre Lyon et Genève, et plus généralement à fixer les prestations à imposer aux concessionnaires de force motrice sur les fleuves navigables, dans le but d'améliorer les conditions de la navigation.

C'est pour déférer à ces vœux et préparer cette entente que la Chambre de Commerce française de Genève, dans la séance de son Conseil du 7 novembre 1911, a approuvé un projet de rapport de M. G. Autran, membre de la Chambre, concluant à la création d'une commission composée des délégués des Comités des diverses Associations qui s'occupent de la question du Haut-Rhône.

Ce projet est présenté au Comité du futur Congrès de l'Union des Chambres de Commerce françaises à l'étranger.

Le but du présent mémoire est de jeter les bases de cette organisation, afin qu'une discussion puisse s'engager utilement sur cet objet.

Notre premier soin a donc été d'élaborer un projet de statuts, dont nous allons examiner les dispositions et commenter les divers articles.

**Commentaire de l'article premier.**

Nous sommes partis de l'idée qu'il ne convenait pas, dans un domaine aussi complexe et de nature internationale, de créer une nouvelle association, qui viendrait se superposer aux groupements déjà existants dans les deux pays, et s'emparer de leur programme ou de leurs moyens d'action.

Il est préférable d'utiliser les organisations actuelles en groupant leurs Comités sous la forme de délégations, réunies en une Commission ou en un Comité unique.

Nous avons adopté cette dernière désignation, qui correspond mieux à l'idée d'une initiative énergique, indispensable à la réalisation rapide du but proposé, et exercée par un nombre restreint de délégués.

Quant à la forme constitutive, qui est celle de la société simple ou ordinaire, elle présente l'avan-

tage d'une grande souplesse de fonctionnement, et supprime l'obligation de l'assemblée générale annuelle avec toutes ses complications.

De l'article 2.

Quel est le but précis de ce Comité, et de quelle manière devra-t-il intervenir pour agir efficacement?

C'est ce que nous avons cherché à définir dans ce deuxième article.

Le Comité n'entreprend donc pas lui-même les études techniques et économiques de la voie navigable projetée: il se borne à prendre connaissance de tous les éléments divers que lui présenteront les associations, chacune à son point de vue, et son travail consistera à rassembler ces matériaux en un tout homogène, en un plan d'ensemble complet, présentable aux deux gouvernements, et conciliant, lorsque cela sera nécessaire, les intérêts des Sociétés privées ou des Municipalités concessionnaires de force motrice avec les exigences de la navigation et de la protection des rives.

Ce travail préparatoire accompli, le Comité en communiquera les résultats aux deux gouvernements, par l'intermédiaire de leurs représentants respectifs, et provoquera la réunion d'une conférence internationale, dans laquelle seront établies les conditions de l'accord sur toutes ces questions.

De l'article 3.

Nous proposons de choisir Genève comme siège du Comité, à cause de la présence dans cette Ville d'une Chambre de Commerce française et du Consul général de France, et de la facilité qu'offriront ces circonstances à des échanges de vue avec les représentants suisses.

De l'article 4.

L'adoption d'une durée déterminée pour l'activité du Comité est une simple question d'ordre, destinée à empêcher le prolongement indéfini d'un mandat temporaire, qui pourrait devenir inutile ou superflu dans la suite.

De l'article 5.

Nous proposons de recruter pour le moment le Comité parmi les représentants des 5 Associations qui ont toutes donné des preuves sérieuses de l'intérêt qu'elles portaient à la question du Haut-Rhône, et qui n'ont en vue que l'utilité publique dans toutes les manifestations de leur activité.

De l'article 6.

Il nous a paru toutefois utile de ne pas éliminer éventuellement du Comité la représentation d'autres groupements qui pourraient lui prêter leur concours; celui-ci appréciera l'opportunité de leur admission dans son sein.

Des articles 7 et 8.

La représentation par trois permet la formation d'une majorité dans chaque délégation; un Comité

de 15 membres, ainsi composé, n'est pas une assemblée, ce qui permet des discussions utiles.

De l'article 9.

Il n'y a pas de dépenses importantes à prévoir pour une organisation semblable; le Comité s'en remettra au bon vouloir des Associations, pour qu'elles supportent, chacune selon ses moyens, les dépenses communes les plus indispensables.

Des articles 10 à 13.

Chaque Association aura ainsi un représentant dans le Bureau du Comité; les votations par voie de circulaire permettront de liquider rapidement et à peu de frais toutes les questions secondaires; les autres dispositions s'expliquent d'elles-mêmes.

Des articles 14 et 15.

Nous avons tenu à spécifier que les efforts du Comité doivent aboutir à l'introduction de la grande navigation internationale sur le Rhône, c'est-à-dire au libre passage des chalands de fort tonnage.

D'autre part, le chiffre indiqué de 600 tonnes est mentionné comme maximum, afin de mettre en garde le Comité contre une mégalomanie qui rendrait impossible toute solution pratique et immédiate.

## CONCLUSIONS

Nous proposons en terminant:

1<sup>o</sup> de soumettre tout ce programme d'action au Comité du Congrès de l'Union, et de l'inviter à lui donner son approbation.

2<sup>o</sup> de communiquer ensuite, si son préavis est favorable, ces diverses propositions aux Comités des quatre autres Associations indiquées, de les prier de les examiner et de faire parvenir leurs observations et leur adhésion éventuelle à la Chambre de Commerce française de Genève, et

3<sup>o</sup> de convoquer l'Assemblée constitutive du Comité franco-suisse à Paris, à l'issue du Congrès de l'Union, en juin 1912, et de procéder à la nomination des délégations et du Bureau; il sera enfin donné connaissance aux deux gouvernements de la formation du Comité.

Genève, 25 novembre 1911.

GEORGE AUTRAN, Ingénieur

Membre de la Chambre de Commerce française de Genève.

# WASSERRECHT

**Eidgenössisches Wasserrechtsgesetz.** Die Redaktionskommission für den Vorentwurf des Wasserrechtsgesetzes, die am 6. Januar in Bern tagte, hat beschlossen, dem Departement des Innern die Eingaben der Wasserwirtschafts- und Schifffahrts-Verbände, des Heimatschutzes, der elektrotechnischen Vereine und anderer Interessenten zur teilweisen Berücksichtigung zu empfehlen.

Der Entwurf soll nun im Departement des Innern fertiggestellt und dem Bundesrate vorgelegt werden, so dass er in