

Le Raccordement du Rhône au Léman à Genève, par un canal navigable et la régularisation du Léman

Autor(en): **Brémond, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt**

Band (Jahr): **24 (1932)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-922503>

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.

Artikel 4. Im Kembser Kanal ist jedes Ausladen, Umladen oder Anlandlegen von Waren ausdrücklich verboten.

Im Falle höherer Gewalt muß der Schiffer unverzüglich die französische Zollbehörde benachrichtigen und nachstehende Anordnungen befolgen:

Wenn entweder besondere Umstände oder ein dem Fahrzeug oder der Ladung zugestoßener schwerer Unfall die Leichterung oder die Löschung der ganzen oder eines Teiles der Ladung erfordern, so hat der Kapitän oder Schiffer zuvor die nächste Zollbehörde oder nötigenfalls die nächste Ortsbehörde zu benachrichtigen, die die Maßnahmen überwacht und den Tatbestand protokollarisch feststellt.

Bei drohender Gefahr kann der Kapitän oder Schiffer eigenmächtig Maßnahmen treffen, ohne das Eingreifen der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder abzuwarten. Er hat hierbei in glaubhafter Weise darzutun, daß er im Interesse des Fahrzeuges oder der Ladung gezwungen war, sofort zu handeln. Er muß in diesem Falle unverzüglich, nachdem er die Verhütungsmaßnahmen getroffen hat, bei den Zollbeamten des Ortes oder nötigenfalls bei der nächsten erreichbaren Ortsbehörde Anzeige machen und die Feststellung des Tatbestandes veranlassen.»

Le Raccordement du Rhône au Léman, à Genève, par un canal navigable et la régularisation du Léman.

Conférence faite le 26 juin 1931 à l'Assemblée générale de la Section Ostschweiz de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin, à Zürich, par M. M. Brémond, ingénieur, Président du Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin.

La jonction du lac Léman au Rhône, à Genève, par un canal navigable, constitue le problème le plus complexe et le plus difficile à résoudre de ceux qui se rapportent à l'établissement de la future artère transhelvétique Chancy-Koblentz.

Dans ces 25 dernières années, elle a été étudiée sous toutes ses faces et a suscité de nombreux projets.

Rappelons tout d'abord qu'il n'est pas possible de faire passer des chalands dans le Rhône lui-même, à Genève, étant donnée la trop faible hauteur libre sous les ponts et le fait que ceux-ci ne peuvent être relevés. Ce qui complique encore le problème, c'est que la jonction du lac au Rhône est plus ou moins liée à la régularisation du Léman, qui comporte elle-même la correction du Rhône à Genève.

Voici quelles sont les principales solutions proposées jusqu'à ce jour pour la traversée de Genève par un canal navigable:

En 1906. — Projet Harlé, Blondel et Mähl d'un canal sous les quais de la rive droite de la ville.

En 1911. — Projet Romieux d'un canal sous la rive gauche, avec deux souterrains, un pont canal sur l'Arve et cinq écluses.

Sprengel der Rheinschiffahrtsgerichte

Die Kommission nimmt die Mitteilung der deutschen Delegation über die durch die badische Regierung vorgenommene Aenderung der Zahl und der Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte zur Kenntnis.

Anmerkung des Sekretariats:

Durch Verordnung vom 13. April 1931 wurde bestimmt:

1. Rheinschiffahrtsgerichte erster Instanz (Artikel 33 bis 36 der Rheinschiffahrtsakte) sind die Amtsgerichte Lörrach, Kehl und Mannheim.

2. Als Obergericht für Berufungen gegen Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte (Artikel 37 und 38 der Rheinschiffahrtsakte) wird das Landgericht Mannheim bestimmt.

Datum der nächsten Tagung

Die nächste Tagung der Kommission beginnt am Donnerstag, den 10. November 1932, um 4½ Uhr nachmittags.

En 1915. — Projet Autran d'un canal à ciel ouvert, de Vernier au Vengeron, avec plans inclinés à ses deux extrémités.

En 1919. — Projet Collet, Imbeau, Narutowicz et Schaetti d'un canal en souterrain de Vernier à Pregny, à grande section et à double étage (étage supérieur pour la navigation et étage inférieur pour l'évacuation des crues du lac).

En 1920. — Projet Bernouilli, van Bogaert, Lüchinger et Sabouret de deux souterrains, de Sécheron et de Chambésy à Vernier, dont l'un pour la navigation et l'autre pour l'évacuation des crues du lac.

En 1922. — Projet du Syndicat suisse pour l'Etude de la voie navigable du Rhône au Rhin d'un souterrain de Vernier à Pregny.

En 1925. — Projet de la Commission fédérale d'Experts d'un canal sous les quais de la rive droite.

En 1925 également. — Projet du Syndicat suisse pour l'Etude de la voie navigable du Rhône au Rhin d'un canal en souterrain de Sécheron à Sousterre.

En 1930. — Projet du Service fédéral des Eaux d'un canal sous les quais de la rive gauche.

En 1931. — Projet amélioré du Syndicat suisse pour l'Etude de la voie navigable du Rhône au Rhin d'un canal en souterrain de Sécheron à Sousterre.

De toutes ces solutions, il y en a quatre qui pourraient entrer en ligne de compte pour le choix qui devra être fait de l'une d'elles. Nous les examinerons ci-dessous plus en détail.

Mais auparavant, il convient de dire quelques mots de la question de la régularisation du Léman et de la correction du Rhône à Genève, à laquelle, comme nous l'avons dit, celle du canal navigable est liée.

Au risque de répéter ce que l'on sait déjà, nous rappelons que la loi française du 27 mai 1921 sur l'aménagement du Rhône au triple point de vue de la force motrice, de la navigation et de l'irrigation prévoit ce qui suit à son article 10: „Les travaux d'ouverture de la voie

Des négociations à cet effet furent entamées entre les deux pays et une commission franco-suisse, dite du Haut-Rhône, fut créée. Cette commission poursuit ses travaux depuis lors.

Nous ouvrons ici une parenthèse pour dire que le régime du lac Léman actuellement en vigueur est celui fixé par la convention intercantonale de 1884, qui prévoit une amplitude de variation de niveau de 60 centimètres entre les cotes ZL + 1,70 en été et ZL + 1,10 en hiver, ZL indiquant que la cote est prise par rapport

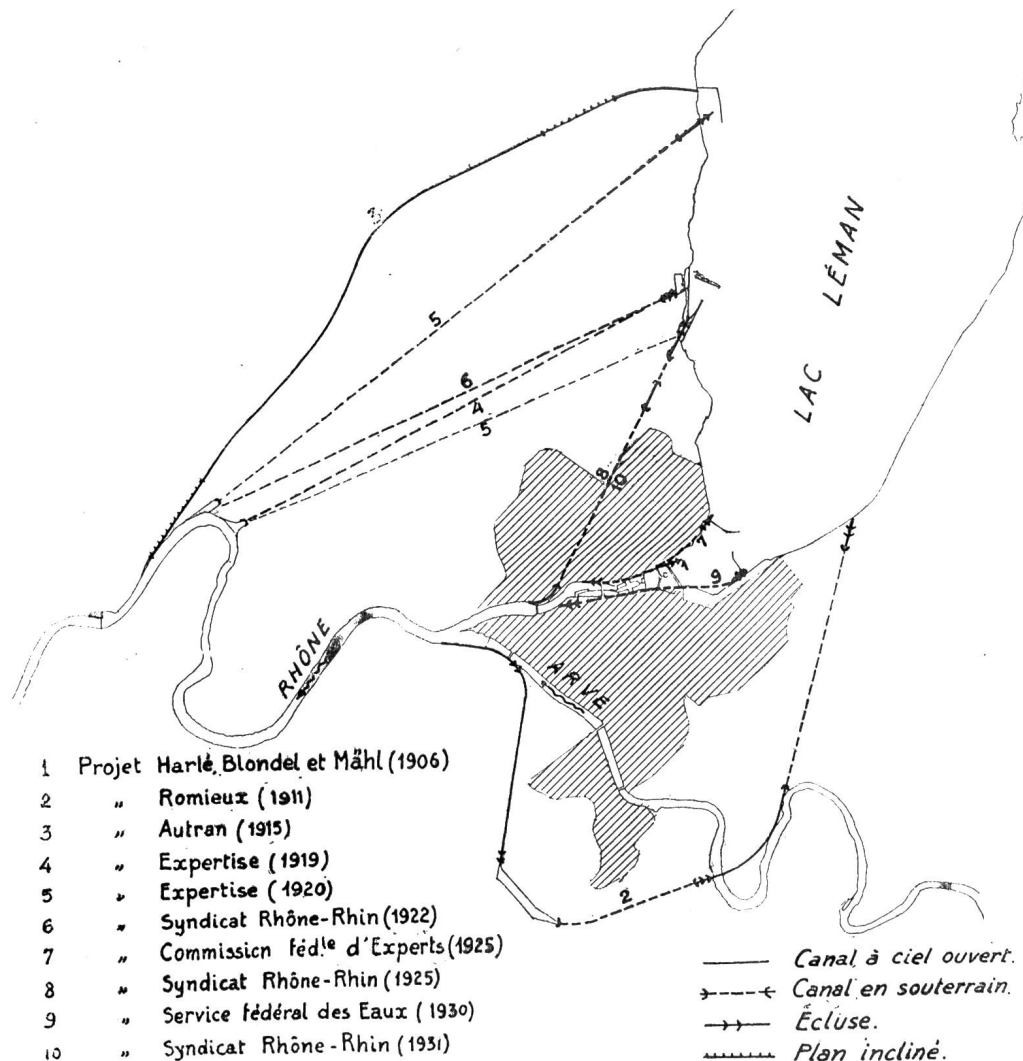


Fig. 1. Jonction du lac Léman au Rhône à Genève. Les principales solutions proposées. Echelle: 1 : 75 000.

navigable entre Seyssel et la frontière suisse ne seront achevés qu'après qu'un accord aura été conclu avec le gouvernement helvétique concernant l'amélioration de la capacité d'emmagasinement du lac Léman“.

Cet article intéresse tout spécialement la Suisse, est-il besoin de le dire, puisqu'il fait dépendre l'ouverture d'un débouché fluvial de notre pays vers la Méditerranée d'une entente entre la Suisse et la France au sujet d'une nouvelle régularisation du Léman.

au 0 du limnimètre du Parc Monrepos à Genève. Les années bissextiles, la cote d'hiver admise est ZL + 0,90 pour permettre aux riverains d'exécuter certains travaux plus facilement.

Aux termes de cette convention, la Ville de Genève est tenue de „chercher à maintenir“ le niveau du lac entre ces cotes. En réalité ce ne fut pas possible et c'est cet état de choses qui a motivé les plaintes fréquentes des riverains du lac.

Jusqu'à la fin du 19ème siècle l'amplitude

des variations du niveau du lac atteignait 2 m et même davantage. Le nouveau régime fixé par la convention de 1884 et les travaux de correction du Rhône, à Genève, terminés en 1887, eurent pour effet d'améliorer très sensiblement la situation, mais l'amplitude restait bien supérieure aux 60 centimètres prévus. Elle fut en moyenne de 0,98 m et atteignit 1,25 m en 1925 et même 1,62 en 1921. De 1917 à 1922, la moyenne fut de 1,26 m.

La France demanda à la Suisse en 1919 que l'amplitude fût portée à 1,50 m entre les cotes ZL + 2,20 et 0,70. En 1923, la Suisse offrit 1,00 m entre les cotes ZL + 1,90 et 0,90. Cette proposition ne fut pas acceptée, et les délégués suisses et français à la Commission du Haut-Rhône se séparèrent après qu'il fut convenu que la Suisse ferait de nouvelles études en vue de la reprise des négociations.

Après que le Service fédéral des Eaux eut fait procéder à des levés hydrométriques sur le Rhône, à Genève, la Commission d'experts de la Délégation suisse à la Commission franco-suisse du Haut-Rhône élaborait un projet de régularisation du lac qui fut remis en 1925, pour préavis, aux trois cantons riverains, Genève, Valais et Vaud, par le Département fédéral de l'Intérieur. Voici, sommairement, en quoi consiste ce projet*):

L'amplitude totale des variations de niveau du lac était portée à 1,20 m, entre les cotes ZL + 1,90 et 0,70, avec une marge de sécurité de 0,10 m au-dessus et au-dessous de ces cotes pour tenir compte de circonstances exceptionnelles.

Quant au régime du lac, il était le suivant: niveau minimum au printemps, soit du milieu de mars à fin avril; niveau d'été à la cote ZL + 1,60, de mi-juin à mi-août, dans le but de faciliter les récoltes dans la plaine du Rhône, à Villeneuve; puis niveau maximum de mi-septembre à mi-octobre.

Mais pour que l'on puisse admettre que le niveau du lac atteigne des cotes élevées en hautes eaux, il faut que l'on soit assuré que ces cotes ne seront pas dépassées. A cet effet il est nécessaire d'augmenter la capacité d'écoulement du Rhône à Genève, de façon que les crues puissent être évacuées rapidement. C'est pour cette raison que les experts ont prévu que le Rhône serait corrigé de manière que son dé-

bit possible soit porté d'environ 600 m³/sec, qui est sa capacité d'écoulement actuelle, à 900 m³/sec, débit maximum que France a déclaré pouvoir admettre sans que des inondations risquent de se produire en aval de Seyssel.

Bien que l'amplitude de 1,20 m proposée soit notablement inférieure à celle des lacs de Neuchâtel, de Bienne, de Morat, de Constance et de Lugano, une forte opposition se manifesta contre le régime prévu chez une partie des riverains du lac, notamment dans le canton de Vaud, opposition qui paraissait provenir du fait que ce régime, au lieu d'être comparé au régime réel actuel, l'était à celui de la convention de 1884 qui, ainsi que nous l'avons dit, s'est relevé inapplicable.

La Ville de Genève, de son côté, fit des réserves, mais pour d'autres motifs que les riverains. Elle estimait que la régularisation envisagée nuirait gravement à la marche de ses usines de force motrice pendant la période des hautes eaux et que, d'une façon générale, les experts s'étaient trop attachés à régulariser le lac au point de vue niveau, en perdant tant soit peu de vue l'amélioration du régime actuel du Rhône, objectif principal à atteindre, puisque c'est en réalité ce que la France désire obtenir de la Suisse en échange de la mise en état de navigabilité du Haut-Rhône. La Ville de Genève présenta alors un contre-projet de régularisation du lac, projet remarquable et très complet qu'elle avait fait élaborer par Mr. le Prof. Meyer-Peter de l'Ecole polytechnique fédérale.

Il convient de remarquer qu'en poussant les choses à l'extrême, on pourrait d'une part fixer le régime du lac de telle façon que le niveau resterait constant toute l'année. Ce serait l'idéal pour les riverains. Mais alors, le régime du Rhône serait si irrégulier qu'on ne pourrait l'admettre. En temps de crues notamment, le débit du fleuve atteindrait des proportions qu'il ne serait pas possible d'envisager. D'autre part, on pourrait faire en sorte que le débit du Rhône soit le même toute l'année, ce qui conviendrait le mieux au point de vue des usines de la ville de Genève, ainsi que des intérêts français, mais alors, le niveau du lac varierait dans des proportions beaucoup trop fortes.

(Fin suite)

	Ausfuhr elektrischer Energie	
--	-------------------------------------	--

*) Voir l'article de M. le Prof. Meyer-Peter: «Der gegenwärtige Stand der Frage der Genferseeregulierung», paru dans le no. 7, du 25 juillet 1928, de la revue «Schweizerische Wasserwirtschaft».

Dem Aargauischen Elektrizitätswerk in Aarau wurde unterm 13. April 1932 die vorübergehende Bewilligung (V 46) erteilt, max. 800 kW elek-