

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 42 (1962)  
**Heft:** 1: La liaison Rhône-Rhin

**Artikel:** Les régions françaises intéressées par la liaison par la Suisse : un entretien avec Monsieur Jean Delachenal  
**Autor:** Delachenal, Jean / Couvreur, Raymond  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887546>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

*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.

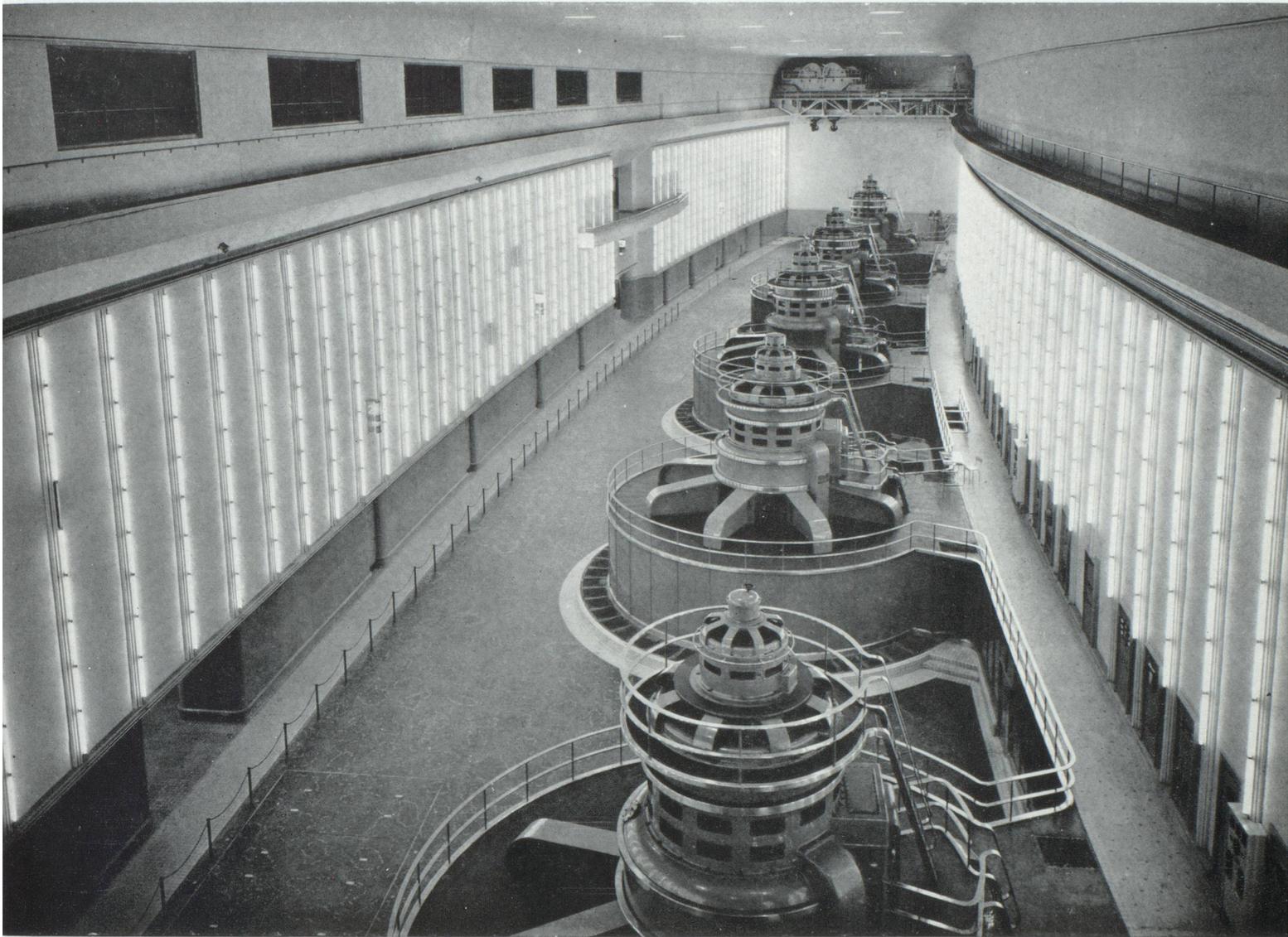
Mais d'une part, l'énergie électrique produite par l'équipement du Haut-Rhône doit assurer la rentabilité d'une partie des installations (ce qui n'est pas le cas de la liaison par la Saône) et, d'autre part, l'aide que la Suisse et plus particulièrement Genève pourraient apporter à ces réalisations faciliterait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