

La navigation du Rhin

Autor(en): **Matthey, D.H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France**

Band (Jahr): - **(1925)**

Heft 60

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889436>

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.

CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE EN FRANCE

SIÈGE SOCIAL : 61, AVENUE VICTOR-EMMANUEL III

PARIS (8^e)

BULLETIN MENSUEL

MAI 1925

Le Numéro : 1 fr. 50

Abonnement : 15 fr.

Numéro 60

PRÉSIDENT D'HONNEUR : M. ALPHONSE DUNANT, MINISTRE DE SUISSE EN FRANCE

PRÉSIDENT : M. FERDINAND DOBLER

VICE-PRÉSIDENT : M. AUGUSTE DUPLAN

TRÉSORIER : M. CH. COURVOISIER-BERTHOUD

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL : M. MAURICE TREMBLEY

La Navigation du Rhin

La décision prise le 29 avril dernier à Strasbourg, par la Commission Internationale du Rhin, a tranché une question d'une importance capitale et mis fin à un conflit qui a longtemps passionné les esprits en France et en Suisse. Notre compatriote M. le Dr H. Matthey, de Bâle, qui a suivi de près les diverses phases du problème, a bien voulu écrire pour les lecteurs de ce Bulletin l'intéressant exposé que voici :

*
**

Dé tout temps, le Rhin a servi aux échanges internationaux. Dès le moyen âge, la grande batellerie le remontait jusqu'à Bâle, et l'Acte de Mannheim a reconnu le caractère international du cours du Rhin de Bâle à son embouchure.

L'établissement des chemins de fer porta un coup presque mortel à la navigation rhénane en amont de Mannheim, qui, jusque vers la fin du siècle passé, resta le terminus de l'artère commerciale. En amont de Strasbourg, le trafic fluvial avait si complètement cessé que nul ne protesta lorsqu'on rendit fixes les voées du pont de chemin de fer de Kehl, mobiles jusqu'alors.

L'idée de reprendre la navigation entre Strasbourg et Bâle ne surgit de nouveau que lorsque la prolongation de la grande navigation, entre Mannheim et Strasbourg, fut assurée par la décision de régulariser le Rhin en

amont de Sonderheim. En 1903, M. R. Gelpke fit sa première campagne de sondages sur le chenal naturel, et devint le champion de la navigation rhénane suisse. En 1907, le premier remorqueur atteignait Bâle; dans les années suivantes le trafic du port de Bâle s'accrut; en 1913 il était de 96.000 tonnes, en 1922 de 170.000 tonnes, en 1924 de 286.000 tonnes.

Dès 1910, la viabilité de la navigation suisse sur le Rhin était démontrée. Mais pour la développer et la rendre rentable, il était nécessaire, non seulement d'entretenir le chenal naturel, mais de l'améliorer considérablement.

*
**

Avant la guerre, la question de l'aménagement du Haut-Rhin fut discutée entre l'Alsace et Bade, sans que la Suisse eût voix au chapitre : l'Acte de Mannheim, tout en reconnaissant ses droits, ne lui avait accordé aucun représentant dans la Commission centrale du Rhin. L'opposition des intérêts alsaciens et badois empêcha les Allemands d'aboutir à une solution.

Le Traité de Versailles transforma de fond en comble la situation. D'une part, il élargit le cadre de la Commission Internationale du Rhin, en y appelant, outre les riverains, des délégués anglais et italiens et en offrant à la Suisse un siège et une voix, qu'elle accepta. D'autre part, il reconnaissait à la France, par

l'art 358, le droit d'utiliser les eaux du Rhin, soit comme forces motrices, soit pour l'irrigation, à condition de ne pas nuire à la navigabilité et de ne pas réduire les facilités de la navigation, soit dans le lit du Rhin, soit dans les dérivations qui lui seraient substituées; la Commission Internationale était déclarée compétente pour décider si les projets présentés répondaient à ces conditions essentielles. C'est alors qu'entrèrent en compétition le projet français et le projet suisse. Le premier tendait à permettre conjointement l'exploitation des forces hydroélectriques et la navigation. Il comportait l'établissement, entre Bâle et Strasbourg, d'un canal latéral composé de huit biefs avec autant de barrages, d'usines et d'écluses. Elaboré par M. R. Koechlin, il fut présenté au Gouvernement français en 1919, en même temps que la demande de concession des *Forces motrices du Haut-Rhin* pour la première des huit usines prévues, celle de Kembs, directement en aval de Bâle. Approuvé par les organes du Gouvernement français, il fut soumis à la Commission Internationale du Rhin.

Le projet suisse défendu par les partisans du « Rhin libre » prévoyait la régularisation du lit naturel du fleuve au moyen d'épis et de radiers, selon la méthode employée avec plein succès en aval de Strasbourg.

Les longues discussions de la Commission Internationale où la barre d'Istein joua un rôle considérable, aboutirent au « compromis de Strasbourg » du 10 mai 1922.

D'une part, la France était autorisée à faire construire le bief supérieur avec les dimensions prévues, soit 100 mètres de largeur à la surface, 80 mètres au plafond et 6 mètres de profondeur.

D'autre part, la Suisse obtenait plusieurs améliorations concernant la grandeur de l'écluse principale portée à 185 mètres de long sur 25 de large, l'établissement d'une seconde écluse de 100 mètres, l'aménagement de bassins de garage, etc. De plus, en accordant à la concessionnaire le droit de surélever son barrage et de prolonger le remous sur territoire suisse jusqu'à l'embouchure de la Birse, elle pouvait faire réduire la vitesse du courant du bief de 1 m. 20 à 0,70.

Enfin la Commission Internationale reconnaissait en principe le droit de la Suisse à régulariser le Rhin en aval de Kembs et réservait la question des autres biefs du canal latéral. Les deux parties étaient appelées à lui présenter ultérieurement leurs plans.

Pendant qu'ils s'élaboraient, les Forces motrices du Haut-Rhin négocièrent avec Bâle et

la Suisse, et en échange des protestations promises pour prévenir ou réparer les dommages du remous à Bâle, obtinrent finalement en 1924 l'autorisation d'élever leur barrage dans la mesure proposée.

**

Ce printemps, sur le rapport de sa Sous-Commission technique, la Commission Internationale prit connaissance des projets élaborés pour le parcours en aval de Kembs, et s'arrêta à la solution suivante.

Ce que la Suisse redoute surtout dans le projet français, c'est la longueur de son exécution. Au dire de ses partisans, il faudra au moins quarante ans pour achever les huit biefs. Des difficultés techniques ou financières pourraient prolonger indéfiniment ce délai. La Commission a donc autorisé la Suisse à exécuter son projet de régularisation, soit sur les secteurs d'amont, Kembs-Brisach, où la pente étant plus forte, le fleuve érode encore son lit, soit sur le secteur d'aval, Brisach-Strasbourg, où le ralentissement du courant provoque des dépôts d'alluvions et d'exhaussement du lit. Le projet prévoit l'établissement, au moyen d'épis et de radiers, d'un chenal de 75 mètres de largeur que le fleuve, plus resserré et obligé de creuser son lit, portera lui-même à 2 mètres de profondeur. Ainsi des chalands de 1.200 tonnes, et même 2.000 tonnes aux hautes eaux, pourront remonter jusqu'à Bâle en pleine charge pendant 318 jours par an en moyenne; pendant le reste de l'année, la navigation sera encore possible avec des chalands allégés. La première étape des travaux durera sept ans, le parachèvement sept autres années; en commençant les ouvrages sur deux points différents, l'amélioration sera très sensible dès la seconde ou la troisième année. La Suisse peut effectuer les travaux par ses propres organes ou en confier l'exécution aux riverains. Le coût total est devisé à 62 millions de francs suisses, mais la participation financière des trois pays intéressés a été réglée par la Commission Internationale et fera l'objet de négociations ultérieures.

D'autre part, la Commission a estimé qu'on ne pourrait empêcher la France d'appliquer les droits qui dérivent du Traité de Versailles, ni la priver des 700.000 HP que peut produire le Rhin entre Kembs et Strasbourg, si elle trouve son intérêt à les exploiter. Elle lui a donc reconnu le droit de construire successivement les biefs inférieurs du canal latéral, mais en lui imposant certaines modifications demandées par la Suisse, pour que les conditions de navigation ne soient pas pires dans les biefs infé-

rieurs que dans le bief Bâle-Kembs déjà concédé. Sur un point cependant, la délégation suisse n'a pas obtenu satisfaction : la Commission Internationale a estimé que la vitesse de 1 m. 20 prévue par le projet français était assez réduite pour ne pas gêner la navigation. Enfin, il va sans dire que les bateaux de tous pays pourront naviguer librement et sans payer de taxes sur les biefs du canal latéral aussi bien que sur le Rhin même.

Ainsi, au fur et à mesure que seront achevés les biefs du canal, la navigation empruntera leur parcours. Les bateaux ne jouiront plus de la liberté du chenal naturel amélioré; ils seront, surtout à la descente, ralentis par le passage des écluses. Mais, ces désavantages seront en grande partie compensés par le fait que la navigation pourra se faire toute l'année à pleine charge et qu'à la remonte la traction, n'ayant à vaincre qu'un courant de 1,20 au lieu de 2,5 à 3,5, sera beaucoup meilleur marché. Au moment où sera achevé le grand projet français, les capitaux investis dans les

travaux de régularisation seront depuis longtemps amortis par les économies directes et indirectes réalisées sur les frets.

La solution à laquelle s'est arrêtée la Commission Internationale paraît équitable pour les deux parties. Elle a été facilitée par l'esprit de conciliation qui a présidé aux délibérations décisives. Elle met le point final, ou du moins enlève son acuité à un conflit susceptible de troubler la cordialité des relations politiques entre la Suisse et la France. A ce titre, elle facilitera sans doute l'entente qui se négocie actuellement au sujet du Léman et du Rhône où il s'agira également de trouver une formule qui tienne compte des droits des riverains, de ceux de la navigation fluviale et de ceux des usagers des forces hydroélectriques.

Ainsi au point de vue économique comme au point de vue politique, l'accord de Strasbourg du 29 avril 1925 peut être accueilli sans mécontentement des deux côtés du Jura.

D^r H. MATTHEY.

L'union des Chambres de Commerce Suisses à l'étranger

Réunis à Bâle le 19 avril, les délégués des Chambres de commerce suisses de Bruxelles, Gênes, Paris et Vienne ont fondé une Union des Chambres de Commerce suisses à l'étranger.

Etaient présents :

Pour la Chambre de commerce suisse en Belgique : M. R. Chabloz, secrétaire général.

Pour la Chambre de commerce suisse en Italie : M. Walter Rothenbach, membre du Conseil d'administration.

Pour la Chambre de commerce suisse en France : M. F. Dobler, président, et M. Maurice Trembley, secrétaire général.

Pour la Chambre de commerce suisse à Vienne : M. le D^r Robert Thyll, président, et M. le D^r Jörger, secrétaire général.

**

Depuis longtemps, ces quatre Chambres, qui sont jusqu'ici les seules Chambres de commerce suisses à l'étranger, avaient reconnu que, malgré les différences qui distinguent leurs activités respectives, elles ont des préoccupations et des difficultés analogues, à propos desquelles elles auraient le plus grand intérêt à unifier, dans la mesure du possible, leurs méthodes et leurs efforts.

L'expérience leur a montré, en même temps, la nécessité d'unifier leurs démarches auprès des autorités et du commerce suisses, dans le but de donner plus de poids à leurs appels, à leurs recommandations, voire à leurs revendications.

Il faut avoir vu de près l'activité de nos Cham-

bres de commerce suisses à l'étranger et avoir été mêlé au fonctionnement de leurs différents services pour apercevoir que l'harmonisation des méthodes et la réunion des efforts sont désirables sur quelques problèmes importants et sur un grand nombre de petits problèmes de détail qui, envisagés isolément, peuvent paraître insignifiants, mais qui ont fini par devenir importants en raison précisément de leur nombre et de leur fréquence.

Le contact entre les membres de l'Union sera maintenu par un secrétariat, qui sera confié à tour de rôle, pendant une année, à chacun des secrétaires généraux de Chambres ayant adhéré à l'Union.

Il a été décidé que, jusqu'au 31 octobre 1926, l'Union aura son siège (vorort) dans les bureaux de la Chambre de commerce suisse en France, 61, avenue Victor-Emmanuel-III., à Paris. Le secrétaire général de cette Chambre fera donc fonction de secrétaire de l'Union jusqu'au 31 octobre 1926.

Le secrétaire de l'Union sera chargé de communiquer aux divers intéressés, aux organisations, aux pouvoirs publics et à la presse suisse, s'il y a lieu, les idées, recommandations, propositions ou décisions de l'Union.

Les Chambres de commerce suisses qui seraient ultérieurement fondées à l'étranger seront invitées à faire partie de l'Union.

Conçue dans un esprit très large et qui laisse une autonomie entière à chacun de ses membres,