

Le port de Bâle

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 63

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889445>

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

SEPTEMBRE 1925

Le Numéro : 1 fr. 50

Abonnement : 15 fr.

Numéro 63

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

PRÉSIDENT: M. J.-L. COURVOISIER

VICE-PRÉSIDENT: M. AUGUSTE DUPLAN

TRÉSORIER: M. CH. COURVOISIER-BERTHOUD

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL: M. MAURICE TREMBLEY

Le Port de Bâle

Il y a 20 ans cette année que Bâle a un port sur le Rhin et que, pendant la saison des eaux moyennes et des hautes eaux, la Suisse se trouve, grâce au fleuve qu'alimentent ses glaciers, en communication directe avec la mer. C'est en effet en 1903 que les sondages de l'ingénieur Gelpke démontrèrent que le chenal naturel du Rhin entre Strasbourg et Bâle était navigable pour des chalands et des remorqueurs, et c'est en 1905 que le trafic commença, modestement, avec un tonnage de 3.149 t. Actuellement, Bâle possède deux ports : le port Saint-Jean, sur la rive gauche, et le port de Petit Huningue sur la rive droite. En 1924, leur trafic s'est élevé à 187.000 t. La comparaison de ces deux chiffres montre le chemin parcouru pendant ce laps de temps.

I

Le port Saint-Jean fut le premier en date. Au début, pour éviter des frais trop considérables, on se contenta d'équiper sur une longueur de 600 m., entre l'usine à gaz et la frontière alsacienne, la berge gauche du Rhin, où la profondeur du chenal naturel longeant la courbe extérieure du fleuve permettait aux bateaux d'aborder sans travaux artificiels. On y installa des voies reliées à la gare Saint-Jean, une grue fixe pour l'usine à gaz et sept grues mobiles dont le pied de devant roule sur la berme de la berge. Actionnées à l'électricité, capables de soulever 4-5 t. et possédant un rayon d'action de 27,5 m., ces grues permettaient, avec un niveau d'eau favorable, de transborder 300.000-400.000 t. par an. On ajouta dans la suite une huitième grue et depuis deux ans un aspirateur à blé, susceptible d'élever 60 t. par heure.

Cependant, l'augmentation du trafic, l'exiguïté des terrains disponibles (4 ha.), la cherté du transbordement dû à la hauteur de la berge et le danger que couraient, aux hautes eaux, les chalands amarrés parallèlement le long de la rive, obligèrent à créer, sur la rive opposée, des installations moins primitives et plus rationnelles.

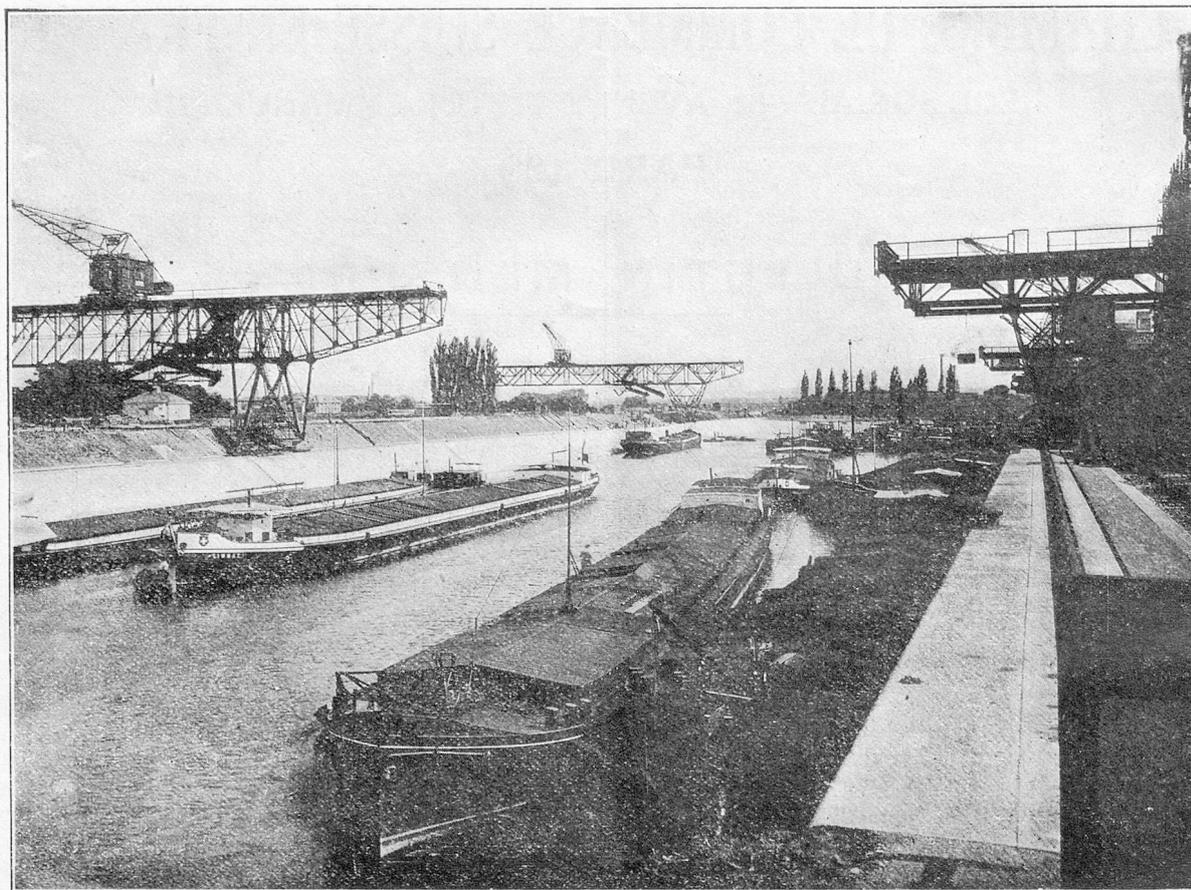
II

Le port de Petit-Huningue, situé à cheval sur l'embouchure de la Wiese, en bordure de la frontière badoise, occupe une surface de 34 ha. Au nord de la Wiese se trouve le bassin, au sud de la rivière la gare du port.

Le bassin, dont l'entrée, de 45 m. entre les môles, s'ouvre à 200 m. en amont du pont de bateaux de Huningue, à 480 m. de long sur une largeur qui va en se rétrécissant de 90 à 50 m. Son creusement a nécessité l'enlèvement de 500.000 mc., employés pour la plupart à remblayer les terrains industriels.

Les dragages ont été favorisés, en 1921-22, par un niveau extrêmement bas des eaux et par le fait que le terrain à enlever se composait de graviers alluviaux. Au milieu des galets, on a cependant rencontré quelques blocs erratiques transportés jadis, des sommets des Hautes Alpes, par le glacier de l'Aar jusqu'au bord de la mer chaude qui s'étendait alors jusqu'à Bâle et où venait se fondre la langue du glacier.

Tous les quais en bordure du bassin sont maintenant occupés. Le quai est formé par un mur de 12 m. de haut et de 480 m. de long, fondé sur 31 caissons à air comprimé. Le quai ouest a conservé sa berge oblique; il a été réservé aux services industriels de la ville.



Le Port de Petit Huningue, en juin 1925

Outre le contour du bassin, on a également aménagé, en draguant le lit du fleuve, le quai Klybeck bordant le Rhin en amont de l'embouchure de la Wiese. C'est là en particulier que la Shell C° a élevé, ou plutôt creusé ses vastes tanks où le pétrole et la benzine des chalands se déversent par une conduite qui passe sous le quai.

L'équipement du quai ouest et du quai Klybeck, ainsi que l'établissement de la gare du Port n'étaient prévus originairement que pour une date ultérieure. Les brillants résultats de la saison de 1924, ont fait hâter leur réalisation. Les travaux ont été activement poussés sur tous les chantiers. Un accord a été conclu avec les chemins de fer allemands pour relier à travers la gare badoise la gare du port avec la gare centrale C. F. F. De sorte qu'en 1926, lors de l'exposition de navigation fluviale, tout sera terminé; le port de Petit-Huningue à lui seul, avec ses 2.600 m. de quais, sera capable de transborder, au cours d'une saison de 5 mois, près d'un million de tonnes.

III

Quant à l'exploitation, elle est basée dans les deux ports sur un système différent. Au port Saint-Jean, c'est la ville ou l'Etat (puisqu'à Bâle

le canton et la commune sont quasi confondus) qui a fait les frais de l'aménagement et de l'outillage et qui exploite à ses risques et périls. Au port de Petit-Huningue, au contraire, ce sont les maisons particulières qui, sur les terrains loués à long terme, ont élevé à leurs frais, non seulement leurs bureaux, leurs magasins, leurs silos et leurs entrepôts, mais leurs grues, leurs ponts roulants, leurs aspirateurs et tout le matériel de transbordement. Parmi ces sociétés, mentionnons la première qui s'est établie et qui a travaillé dans le nouveau bassin : la Société Suisse de Remorquage.

Le trafic des ports de Bâle, soumis d'une part aux conditions atmosphériques qui déterminent le débit du Rhin et d'autre part aux conjonctures économiques et politiques, a suivi une marche ascendante, mais coupée de nombreuses fluctuations. Resté inférieur à 4.000 t. de 1905 à 1907, il s'élève entre 1908 et 1910 de 15.000 à 64.000 t., retombe à 36.000 t. l'année suivante pour atteindre en 1913 et 1914 un premier maximum de 96.000 et 90.000 t. Complètement suspendu en 1915 et 1916, il oscille jusqu'en 1920 entre 15.000 et 40.000 t. La sécheresse extraordinaire de 1921

le ramène à un minimum de 1069 t. Mais, en 1922, il atteint 170.000 t. et en 1924, grâce à la constance d'un débit très propice, il ascende à 287.000 t. L'année courante marquera de nouveau une dépression, car des circonstances météorologiques défavorables coïncident avec la crise des charbons et des luttes de tarifs ferroviaires pour paralyser la navigation. Mais le passé nous répond de l'avenir, et l'on peut être certain d'un nouvel essor, d'autant plus brillant que, complètement outillé, le port de Bâle pourra donner son plein rendement.

L'ensemble des sommes investies dans les ports de Bâle se monte à près de 25 millions, fournis en partie par des subventions fédérales. La participation de la Confédération aux dépenses causées par ces grands travaux se justifie par le fait que, bon an mal an, le 70 ou le 80 % des marchandises

arrivées par le Rhin sont destinées à des villes suisses autres que Bâle.

*
**

Le visiteur qui s'arrête à Bâle, après avoir vu la Cathédrale, le Musée et ses Holbein, le Jardin zoologique et ses fauves, ne manquera pas de visiter les ports du Rhin. Celui qui aura connu l'ancien aspect des lieux regrettera peut-être la poésie de la vieille falaise de la rive gauche, mi-gazon, mi-rocaille, et la solitude romantique de l'embouchure de la Wiese. Pourtant ces nouveaux quartiers industriels ont aussi leur beauté, surtout en plein travail. Ils montrent en tous cas quel rôle la navigation rhénane joue en Suisse et combien il est nécessaire d'aménager entre Strasbourg et Bâle l'artère fluviale que les caprices d'un régime encore torrentueux rendent trop souvent inutilisable.

D^r H. MATHEY.

Un Bilan de l'Economie Suisse

Au congrès des ouvriers chrétiens sociaux qui s'est tenu dernièrement, le conseiller national Baumberger a fait un exposé, très remarqué, sur les bases de la politique économique suisse et comportant un « bilan » en bonne et due forme de l'économie privée de la Suisse. Voici ce bilan. Il est intéressant à analyser, non pas qu'il nous apprenne rien de très nouveau, mais parce qu'il a le grand mérite de nous aider à mettre de l'ordre dans un ensemble de données et de vérités familières.

Actif.

- 1° Niveau élevé de l'intellect et de la culture, par conséquent une faculté productrice supérieure;
- 2° Zèle, esprit d'économie, sens pratique et industriels;
- 3° Etat de prospérité que, pendant des siècles, la guerre a épargné;
- 4° Le capital investi dans les fabriques et les établissements industriels;
- 5° La beauté des paysages et leur habile exploitation commerciale;
- 6° Esprit d'entreprise et capacité de travail dans les pays lointains;
- 7° Grande richesse de force hydraulique;
- 8° Heureuse influence qu'exercent sur la vie économique du pays les vieilles traditions de liberté politique et la vraie démocratie.

Passif.

- 1° Une population trop dense (l'excédent est de plus de 30 %);
- 2° Manque de terre végétale et, par conséquent, des avantages de l'exploitation agricole en grand;
- 3° Production insuffisante de denrées alimentaires;

4° Une dépendance économique de l'étranger, plus forte que dans d'autres pays;

5° Manque de matières premières les plus importantes, comme le fer, et d'autres métaux, le charbon, le pétrole, la potasse, etc;

6° Difficulté d'importer et d'exporter à cause de la situation géographique du pays;

7° Manque des avantages que procure la situation au bord de la mer;

8° Un coût de la vie très élevé;

9° Consommation excessive de tabac et d'alcool.

M. Baumberger tire, de ce bilan, des conclusions qui, dans leur simplicité, donnent beaucoup à penser :

« Bilan peu satisfaisant, dit-il, surtout si l'on songe qu'au passif nous avons des déficits qui ne pourront être supprimés, alors que, sur plusieurs points de l'actif, nous risquons d'être dépassés par d'autres peuples. Toutefois, il faut dire que la situation économique d'un peuple de quatre millions d'habitants, qui dépense annuellement près d'un milliard pour l'alcool et le tabac, ne peut être désespérée. »

Votre Carte d'Identité !

La préfecture de police du département de la Seine vient de publier le règlement détaillé de l'application des lois nouvelles au renouvellement des cartes d'identité délivrées aux étrangers. Ce règlement peut être consulté dans nos bureaux et nous nous tenons à la disposition de ceux des membres de notre Chambre qui sont domiciliés dans le département de la Seine pour leur faciliter le renouvellement de leur carte d'identité.