

# La Suisse et la navigation rhénane

Autor(en): **Jaquet, Nicolas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **44 (1964)**

Heft 3: **Liaisons européennes**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886930>

## **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.

# LA SUISSE

## et la navigation rhénane

par **Nicolas JAQUET,**

**Président de l'Association Bâloise pour la Navigation Suisse**

Il y a soixante ans cet été que le premier bateau rhénan arrivait à Bâle. C'est grâce à l'initiative et à la persévérance de l'ingénieur bâlois Rudolf Gelpke que l'attention des autorités et de larges cercles du commerce et de l'industrie fut attirée sur les avantages qu'apporterait l'aménagement du Rhin en amont de Strasbourg, en vue d'en faire une voie navigable. En effet, à ce moment-là il était très difficile de voyager sur le fleuve vu l'absence de chenal navigable et les chalands ne pouvaient parvenir jusqu'à Bâle lorsque l'eau était très abondante. En fait, la navigation rhénane suisse prendra son essor après la fin de la première guerre mondiale. Par le Traité de Versailles on accorda à la France le droit de dévier le cours du Rhin dans un canal à construire sur territoire alsacien, ceci dans le but d'en utiliser l'énergie hydraulique pour produire de l'électricité. Après que la Suisse ait été reconnue en tant qu'état riverain du Rhin, la question se posa d'entreprendre des travaux de régularisation du chenal entre Strasbourg et Bâle afin que, jusqu'au moment où le Grand Canal d'Alsace serait terminé, la liaison entre la Suisse et les grands ports de la mer du Nord soit assurée, durant toute l'année. Pendant l'entre-deux-guerres, la France construisit à Kembs un

premier tronçon du canal ainsi qu'une usine électrique et des écluses pour grands chalands. Depuis 1945 la construction du canal fut poursuivie avec la plus grande énergie et on compte qu'en 1970 la navigation entre Strasbourg et Bâle se déroulera exclusivement sur la nouvelle voie. Le Grand Canal d'Alsace est l'une des principales voies d'eau européennes de grande capacité et son avantage majeur provient du fait qu'il rend l'exploitation de la flotte rhénane indépendante des nombreuses et importantes fluctuations du niveau des eaux du Rhin. La rentabilité de la navigation rhénane dépend grandement de la possibilité d'utiliser entièrement la capacité de la flotte engagée. Par basses eaux il est fréquent que les bateaux ne puissent charger qu'au tiers de leur capacité réelle et l'accroissement des frais en résultant compromet la position de la navigation dans sa concurrence avec le rail.

Sur l'ensemble de la voie navigable qu'est le Rhin, le trafic total a été d'environ 130 millions de tonnes. Le degré de développement remarquable auquel est parvenue la navigation rhénane, surtout après le second conflit mondial, résulte principalement de l'utilisation du moteur Diesel qui a permis la mise en service du chaland

automoteur et l'accroissement du parc des remorqueurs. Cela entraîna une accélération de la rotation des bateaux, et des marchandises qui jusqu'alors n'étaient pas transportées par bateau se mirent à utiliser la voie d'eau. La Suisse fut ainsi amenée à créer les installations portuaires nécessaires pour absorber le trafic sans cesse croissant. Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne construisirent des bassins et des quais qu'ils mirent à disposition des intéressés. Un système fut alors adopté selon lequel les grues et entrepôts étaient construits par le secteur privé sur des terrains mis à sa disposition dans le cadre de baux à long terme. Les marchandises transbordées dans les ports de Bâle en 1963 représentent un total d'environ 8 millions de tonnes dont la majeure partie, du fait de la structure de l'industrie suisse, est imputable au trafic amont. En tête de la liste des marchandises importées nous trouvons les combustibles liquides et les carburants, suivis des charbons et cokes ainsi que des céréales et produits fourragers. L'importance de la voie d'eau pour le transport des marchandises générales s'accroît sans cesse. La navigation rhénane, du fait qu'elle détermine le prix du transport entre Anvers ou Rotterdam et Bâle, exerce une influence

déterminante sur le niveau des frets de chemin de fer entre les autres ports maritimes et les frontières de notre pays; par cela elle apporte le plus grand avantage à l'économie helvétique. Malheureusement, au cours des dernières années, cette concurrence entre la voie d'eau et le rail a pris des formes fort peu réjouissantes. Aussi longtemps que les chemins de fer bénéficieront de très importantes subventions ou que les caisses d'état continueront à couvrir les pertes du rail (comme c'est le cas dans la plupart des pays européens,) il ne saura être question de concurrence loyale et ce surtout quand les chemins de fer, comme c'est fréquemment le cas, cherchent par tous les moyens à enlever le trafic à la navigation.

Le développement considérable de la navigation rhénane a été rendu possible notamment par le fait que le principe de l'égalité de traitement des pavillons, institué par l'Acte de Mannheim de 1868, joint à un maximum de liberté, a pu donner tous ses effets. Ce principe, hérité de la Révolution française, et ancré dans l'Acte de Mannheim, peut être, à juste titre, considéré comme le document le plus ancien ayant droit à l'intégration européenne. Après la seconde guerre mondiale de sérieux conflits d'opinions se sont manifestés entre les états riverains du Rhin par suite du fait que des notions nouvelles et divergentes étaient attachées au mot liberté. La création de la Communauté Économique Européenne soulève pour la navigation rhénane la question de son intégration dans une politique des transports à l'échelon continental. Nous nous trouvons devant le fait que la France, la

République fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique sont liés par l'Acte de Mannheim. Il se trouve que ces états sont, en même temps, membres de la Communauté Économique Européenne alors que la Suisse n'en fait pas partie. Dans l'intérêt du développement économique de l'Europe le Traité de Rome a prévu l'élaboration d'une politique commune en matière de transports. L'intégration de la navigation rhénane dans une telle politique commune en matière de transports se heurte à un obstacle du fait que l'Acte de Mannheim garantit une liberté totale dans le secteur des transports. Il convient de relever que certains états rhénans, durant les années qui suivirent la dernière guerre ont pris, à propos des trafics nationaux se déroulant sur le Rhin, des mesures allant à l'encontre des principes énoncés dans l'Acte de Mannheim. Cela a provoqué l'apparition de disparités en ce sens que des marchandises de même nature sont transportées à des taux de fret différents selon qu'il s'agisse de transports nationaux ou internationaux. Pour sa part, la Suisse estime qu'aussi longtemps que par une décision commune des états signataires de l'Acte de Mannheim les principes fixés dans celui-ci n'auront pas été modifiés, ils conserveront leur pleine valeur. Toutefois, elle n'exclut pas la possibilité d'une adaptation des conditions dans la navigation rhénane aux exigences d'une politique européenne commune en matière de transports. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, dans laquelle tous les états riverains ainsi que la Belgique sont représentés, s'efforce depuis des années d'élaborer

une solution qui formerait la base en vue de l'intégration de la navigation rhénane dans une politique européenne des transports. Dans le cadre d'une « Conférence économique pour la navigation rhénane » les représentants des gouvernements ainsi que ceux de la profession ont, ces derniers mois, recherché des solutions tendant d'adapter la politique des frets rhénans à celle de la C.E.E. Les principales difficultés proviennent de la structure même de la navigation rhénane, qui compte aussi bien des armements que des bateliers particuliers et où, en particulier, les armements dépendant de la grande industrie se trouvent avoir des intérêts différents de ceux des autres entreprises. Il serait erroné de vouloir prétendre que, du point de vue suisse, les tentatives en vue de réaliser une politique commune des transports en Europe devraient être perturbées voire même combattues. On a accentué, à plusieurs reprises déjà, le fait que la solidarité de la Suisse, à propos de la recherche d'un ordre nouveau dans le domaine des transports rhénans et dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, ne saurait être mise en doute.

Le Rhin est la grande voie alimentant la Suisse et son seul lien direct avec la mer. Comme personne ne songe à contester le principe de la libre utilisation de cette voie d'eau, il semblerait souhaitable qu'en lieu et place des discussions qui se sont ouvertes depuis des années, l'esprit d'une nouvelle Europe commence à se manifester également tout au long du grand fleuve.

N. J.

VUE AÉRIENNE  
DU PORT  
DE BALE

