

# Le port de Bâle dans l'industrie suisse

Autor(en): **Mangold, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **52 (1972)**

Heft 2: **Les ports industriels**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886721>

## **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.



# Le port de Bâle dans l'industrie suisse

Werner MANGOLD

Au même titre que les ports de Strasbourg, de Rouen ou de Paris, par exemple, le port de Bâle ne peut échapper à certaines contingences inhérentes à son caractère de port fluvial.

Ainsi, la comparaison entre le tonnage du mois de juin 1971 (1 025 062 tonnes) et celui du mois de novembre de la même année (409 152 tonnes) fait clairement apparaître combien le port de Bâle est encore tributaire des conditions météorologiques et par conséquent des chutes de pluie.

L'année 1971 a été marquée dans ce domaine par une absence peu ordinaire des précipitations. C'est ainsi qu'au cours de l'année dernière, l'on a pu mesurer pendant 114 jours une profondeur du Rhin inférieure à 120 cm, à « Pegel Kaub ».

Ces conditions précaires mettent en évidence la nécessité d'apporter des améliorations sensibles à la circulation dans la moitié supérieure du Rhin. La canalisation du Rhin entre Strasbourg et Lauterbourg et une plus grande profondeur entre Lauterbourg-Neuburgweier et Sankt-Goar doivent permettre, même à basses eaux, un chargement suffisant des navires et assurer, à toute période de l'année, une certaine constance dans les transports.

Parallèlement aux travaux d'amélioration en cours sur les secteurs français et allemand, le projet de construire une deuxième écluse près de l'usine électrique de Birsfelden est proche de sa réalisation.

Avec les mesures déjà prises, et celles qui sont projetées, les gouvernements intéressés manifestent leur volonté d'améliorer la productivité de la navigation sur le Rhin. C'est ainsi que les gouvernements allemand et hollandais poussent la modernisation de leur flotte fluviale, en accordant les aides financières nécessaires à la mise hors service des trop vieilles embarcations.

Une amélioration des voies navigables semble en effet indissociable d'une réduction simultanée du nombre des navires qui ne peuvent répondre aux critères de la navigation actuelle.

Par ailleurs, la construction navale a repris de la vigueur et le nombre des pousseurs et des tankers s'est élevé. On peut constater qu'en général seul le besoin décide de la construction de nouvelles unités, qui ne feront donc pas concurrence aux navires existants.

Le niveau d'activité sur le Rhin n'a correspondu aux espoirs que pendant les six premiers mois de l'année. Le léger tassement de la conjoncture a amené, au début de l'année déjà, une tendance à la détente. Ce fait montre bien que la navigation sur le Rhin est étroitement liée au développement du commerce et de l'industrie, et qu'il suffit de peu pour rompre l'équilibre entre l'offre et la demande.

En outre, plusieurs événements internationaux ont indirectement eu des effets sur le volume du trafic dans les ports rhénans. On peut notamment relever la grève des dockers nord-américains, les accords pétroliers de Téhéran, sans oublier la situation monétaire qui, par ses incertitudes, a profondément influencé les échanges de marchandises.

Ces quelques remarques permettent de mieux saisir les différents problèmes auxquels sont confrontés les ports rhénans des deux Bâle.

En 1971, le port de Bâle, avec un tonnage de 8 202 264 tonnes, a vu son trafic subir une légère baisse de 8,1 % par rapport à 1970, baisse due aux diverses raisons énoncées plus haut. Le total général représente un trafic à l'importation de 7 925 510 tonnes (96,5 %), à l'exportation de 276 754 tonnes (3,5 %).

Déduction faite du trafic de transit dans les deux sens, qui représente 753 171 tonnes, le port de Bâle, avec 7 449 093 tonnes, occupe une position importante dans le commerce extérieur de la Suisse (35 085 640 tonnes en 1971), puisque 21,2 % du trafic commercial total passent par ses installations.

Quelques chiffres donnent des indications sur la composition du tonnage global : ainsi les produits pétroliers représentent 4 175 660 tonnes, les céréales 634 125 tonnes, les métaux de toute sorte 783 227 tonnes, etc. En moyenne, le port de Bâle a enregistré l'arrivée de 35 bateaux par jour.

Selon le recensement du registre suisse de la navigation, l'effectif de la flotte suisse s'est élevé pendant l'année 1971 à 484 unités, contre 445 l'année précédente.

Les droits de douane perçus par les douanes suisses dans le port de Bâle s'élèvent en 1971 à 573,3 millions de francs, soit 15,7 % des recettes totales suisses.

Les dirigeants du port de Bâle sont conscients de la nécessité d'une politique tarifaire pouvant concurrencer les autres moyens de transport. Dans le transport du blé, en particulier, le chemin de fer, grâce à une politique de bas prix, se révèle être un rival qui semble, pour l'instant, jouir d'une situation privilégiée.

Malgré les difficultés de l'année dernière, et les hausses de coût qui en ont résulté, un important tonnage est passé par le port de Bâle. De même un effort notable a permis d'effectuer des progrès dans la modernisation de la flotte suisse sur le Rhin. Ces deux facteurs montrent bien que les milieux intéressés se préparent résolument à leurs tâches futures, qui seront certainement encore plus dures que par le passé.

Et la pensée que, même pendant les années très difficiles, le développement de la flotte et des installations portuaires ne s'est jamais arrêté, ainsi que la conscience de la nécessité d'une liaison fluviale entre la Suisse et le Nord-Ouest de l'Europe, permettront au port de Bâle de poursuivre l'accomplissement de ses tâches, dans l'intérêt du commerce suisse.