

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 52 (1926)
Heft: 14

Artikel: Le nouveau port de Bâle et l'Exposition internationale de navigation intérieure et d'exploitation des forces hydrauliques
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40299>

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: 16.03.2025

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

conséquence nécessaire des principes sur lesquels repose le plan Dawes, ni même favorable à l'application de ce plan, mais qu'elle dénote plutôt une tendance politique de l'Etat allemand à favoriser, à titre de mesure de protection, ses ports maritimes, même aux dépens de ses ports fluviaux du Rhin.

Surtaxe française. — M. HINES rapporte que des intéressés allemands et néerlandais se sont plaints de l'entrave sérieuse que constitue pour le trafic rhénan de Rotterdam vers l'Alsace la surtaxe d'entrepôt ou d'origine. Après avoir précisé quelque peu l'objet de ces plaintes, le rapporteur ajoute : « Il semble que cette surtaxe française constitue un objet de politique générale tout comme l'emploi éventuel des tarifs de chemins de fer allemands pour faire passer le trafic par Hambourg et Brême (pour autant que le plan Dawes soit compatible avec un tel emploi de ces tarifs) ». Après avoir indiqué la question d'interprétation de l'article 14 de la Convention de Mannheim soulevée à ce propos, mais au sujet de laquelle il s'abstient de se prononcer, M. HINES souligne le lien qu'il aperçoit entre cette question et la précédente et conclut en ces termes :

« Il peut arriver que la pression exercée par cette politique de protection (des ports de mer nationaux) porte préjudice à la navigation du Rhin et aux ports rhénans des différents Etats. Il semble toutefois désirable que ce préjudice soit dûment pris en considération. »

Plombs de douane. — Après examen de la question, le rapporteur recommande une étude nouvelle du problème de la reconnaissance, en principe, sur tout le parcours sans transbordement de la cargaison, des plombs de douane, qui seraient apposés au chargement et constate, d'ailleurs, que tous les Etats intéressés ont paru entièrement disposés à procéder à cette étude¹.

Entrepôt de Cologne. — Cette question sera traitée plus loin.

Le « Begleitschein » et la « Vrachtylst ». — M. HINES suggère l'étude d'une fusion éventuelle du Manifeste rhénan et du document connu sous le nom de Begleitschein (Vrachtylst)².

Le rapport de M. HINES mis à l'ordre du jour à la demande d'une délégation a fait l'objet d'un échange de vues préliminaire au cours de la session d'hiver de 1925 de la Commission Centrale. Cet échange de vues n'a toutefois pas porté sur le fond : il a été reconnu impossible, en effet, de discuter les questions soulevées par M. HINES sans l'assistance d'experts. C'est pourquoi la Commission a décidé de renvoyer l'examen du fond à sa session d'avril 1926.

Droit privé. — En ce qui concerne l'unification du droit privé, le Comité d'études dont la création était envisagée dans le compte rendu de 1924, a été constitué par la Commission Consultative et a été convoqué pour le début de 1926.

Jaugeage. — En ce qui concerne le jaugeage, une Convention européenne a été établie par une Conférence qui s'est réunie à Paris en novembre 1925. Cette Conférence à laquelle la Commission Centrale a été représentée ad audiendum s'est inspirée dans une large mesure des travaux du Comité de jaugeage de la Commission Centrale. La Convention réalise en principe l'unification des méthodes de jaugeage en partant du système que les règlements de la Commission Centrale ont institué jadis pour le Rhin et dont l'application a été étendue par la Convention de Bruxelles (1898) mais en apportant toutefois à ce système certains perfectionnements techniques de nature à en faciliter l'adoption par tous les Etats européens tout au moins en ce qui concerne le trafic international c'est-à-dire celui qui s'exerce au delà des frontières ou sur des eaux internationales.

Il a été expressément entendu que sur les voies d'eau placées sous la compétence d'une Commission internationale la Convention ne porterait atteinte ni au droit que la Commission internationale peut tenir de ses pouvoirs propres, d'établir elle-même des textes réglementaires que comporte

¹ L'ensemble des questions relatives aux formalités douanières a été examiné par la Commission Centrale au cours des travaux de la revision de la Convention de Mannheim. (V. compte rendu 1924). Elles doivent être reprises dans la session de printemps 1926.

² Cette question rentre également dans la matière des formalités douanières.

l'application de cette Convention ni aux obligations résultant pour elle des Traités, Conventions et Actes qui la régissent.

D'autre part, il a également été entendu qu'à titre provisoire les certificats délivrés conformément aux règles de mesurage et de calcul de l'accord de 1913 entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, dans le ressort des bureaux où le jaugeage se fait actuellement d'après ces règles, seront reconnus comme équivalents à ceux qui seront délivrés dans les conditions prévues à la Convention et à son annexe. Si dans un délai de dix années à compter du 1^{er} octobre 1926, les Etats qui délivrent ces certificats n'ont pas renoncé à cette réserve, une nouvelle Conférence sera réunie pour examiner la question.

Il résulte de là que les certificats établis suivant les règles dites de l'Elbe, dans les ressorts des bureaux où le jaugeage se fait actuellement d'après ces règles, devront être reconnus à titre transitoire comme équivalents aux certificats rhénans. Le Comité institué par l'Association permanente des Congrès de Navigation en vue d'étudier l'unification des statistiques de navigation intérieure a tenu en 1925 deux réunions, l'une à Bruxelles et l'autre à Paris. (A suivre.)

Le nouveau port de Bâle

et l'Exposition internationale de navigation intérieure et d'exploitation des forces hydrauliques.

L'inauguration du nouveau port de Bâle, le 1^{er} juillet 1926, marque une étape importante de la vie économique et technique de la Suisse qui va dès maintenant disposer d'un nouvel instrument de communications et de transports très précieux. Cette date est l'aboutissement d'une série d'efforts entrepris depuis une vingtaine d'années. Ce n'est, en effet, pas d'aujourd'hui que date la navigation sur le Rhin jusqu'à la frontière suisse ; depuis 1906, où le Gouvernement de Bâle-Ville avec l'appui de la Confédération établissait les premiers travaux provisoires près de l'Usine à gaz de Saint-Jean, les essais de navigation se sont multipliés.

En 1919, les expériences faites depuis la guerre surtout, étaient si encourageantes que les autorités décidèrent un grand effort. Les quais de Saint-Jean situés à même le Rhin, quoique très bien outillés, devenant insuffisants et mal commodes, il fallait envisager une installation de grande envergure, c'est-à-dire un vrai port. Aujourd'hui, ce port intérieur est là, avec ses multiples installations telles que grues, ponts roulants, aspirateurs et transports pneumatiques pour les blés, silos, entrepôts et « tanks » pour les combustibles liquides, etc. La progression du trafic a été caractérisée au cours des dernières années par les chiffres suivants :

	Strasbourg	Kehl	Bâle
	tonnes	tonnes	tonnes
1907 . .	657 000	121 000	4 000
1913 . .	2 000 000	510 000	96 000
1924 . .	2 730 000	1 275 000	286 000

Le trafic a donc passé de 4000 tonnes en 1907 à environ 300 000 tonnes en 1925 et cela sans l'outillage dont nous venons de parler. On peut donc prévoir un nouvel essor plus remarquable encore maintenant que le port disposera des moyens les plus perfectionnés pour le déchargement et le transbordement rapides et économiques des marchandises.

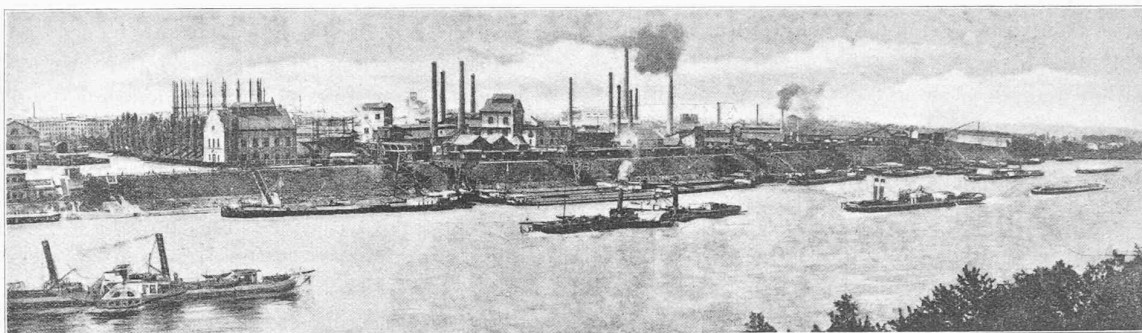


Fig. 1. — Port ouvert de Saint-Jean sur le Rhin, à Bâle.

La navigation sur le Rhin souffre encore du fait qu'en période d'étiage, la profondeur du chenal est insuffisante : bientôt, espérons-le ces difficultés seront levées elles aussi, par la construction du barrage de Kembs et par la réalisation du programme de régularisation du cours du Rhin. Le port du Rhin est aujourd'hui sans doute encore imparfait, mais c'est un point de départ sérieux qui autorise les plus grands espoirs. Bâle n'est pas seule à attendre beaucoup de la navigation, les projets se rapportant au Rhône et à Genève, d'une part, au Tessin, d'autre part, sont eux aussi, remarquables à plus d'un point de vue.

Pour bien marquer la signification de l'œuvre accomplie, il a été organisé une vaste Exposition internationale de *Navigation intérieure* destinée à montrer au public suisse tout ce qui a été réalisé dans ce domaine chez nous, et plus particulièrement à l'étranger. Cette activité est assez nouvelle pour nous car, placés à la source des deux grands fleuves européens, nous sommes évidemment les derniers à bénéficier des avantages incontestables de la navigation fluviale. C'est donc une œu-

vre d'éducation éminemment utile que de montrer au public suisse ce qui s'est fait et ce qui peut se faire encore dans ce domaine.

La navigation intérieure est, chez nous, étroitement liée à l'exploitation des forces hydrauliques. Les routes fluviales, présentant toutes des tronçons à forte déclivité où le courant tumultueux fait obstacle à la navigation, ne peuvent être rendues praticables que grâce à la création de paliers concentrant la chute en quelques points où celle-ci est utilisée et transformée en énergie électrique. Dans ces conditions, il était tout indiqué de présenter en même temps aux visiteurs de l'exposition, les progrès réalisés dans l'exploitation des *Forces hydrauliques*.

Dans ce dernier domaine, la Suisse bénéficie vis-à-vis des pays voisins, d'une situation privilégiée non seulement par sa configuration géographique, mais aussi par le fait que les circonstances spéciales de la dernière décade lui ont permis d'aménager ses cours d'eau plus rapidement que ses voisins. Aussi pourra-t-elle en ce qui concerne les forces hydrauliques, récapituler le travail

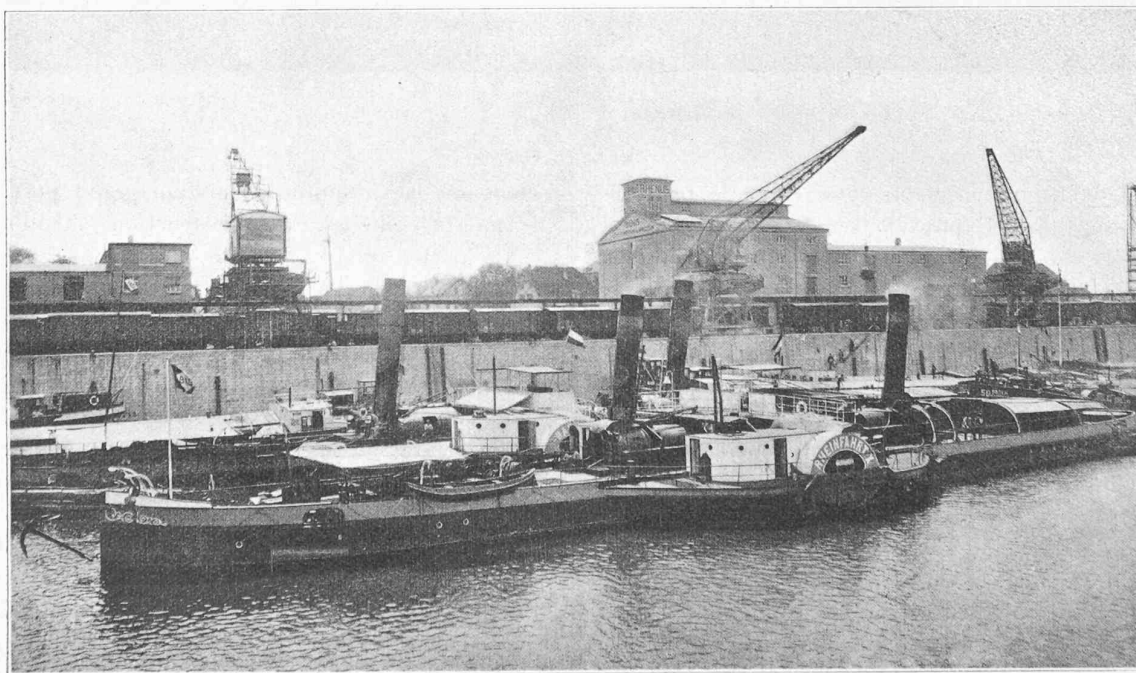


Fig. 2. — Le nouveau port de Bâle. Quai de déchargement.

accompli et le comparer à celui, d'ailleurs tout aussi vaste et intéressant des autres pays.

L'Exposition a suscité l'intérêt général des exposants, non seulement en Europe, mais aussi outre mer : quinze Etats se sont inscrits, douze d'entre eux seront représentés par un groupe officiel. Elle sera donc une lice ouverte au génie technique de tous les pays du monde, et attirera sans doute beaucoup de spécialistes et de profanes.

Dans le voisinage de l'Exposition, une partie de la rive du Rhin sera mise à la disposition des exposants

gique de Zurich, de l'Inspectorat fédéral pour installations à haute tension, de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux, et de l'Association des entreprises électriques suisses.

Le Comité d'organisation s'est efforcé en outre d'initier le visiteur par le film à la construction d'ouvrages de navigation et d'usines, ainsi qu'à l'exploitation d'installations qui ne peuvent être représentées à l'Exposition. Les profanes et les techniciens y suivront avec un égal intérêt le développement des travaux d'une grande usine, l'exploitation d'une centrale, l'écluse d'un train de

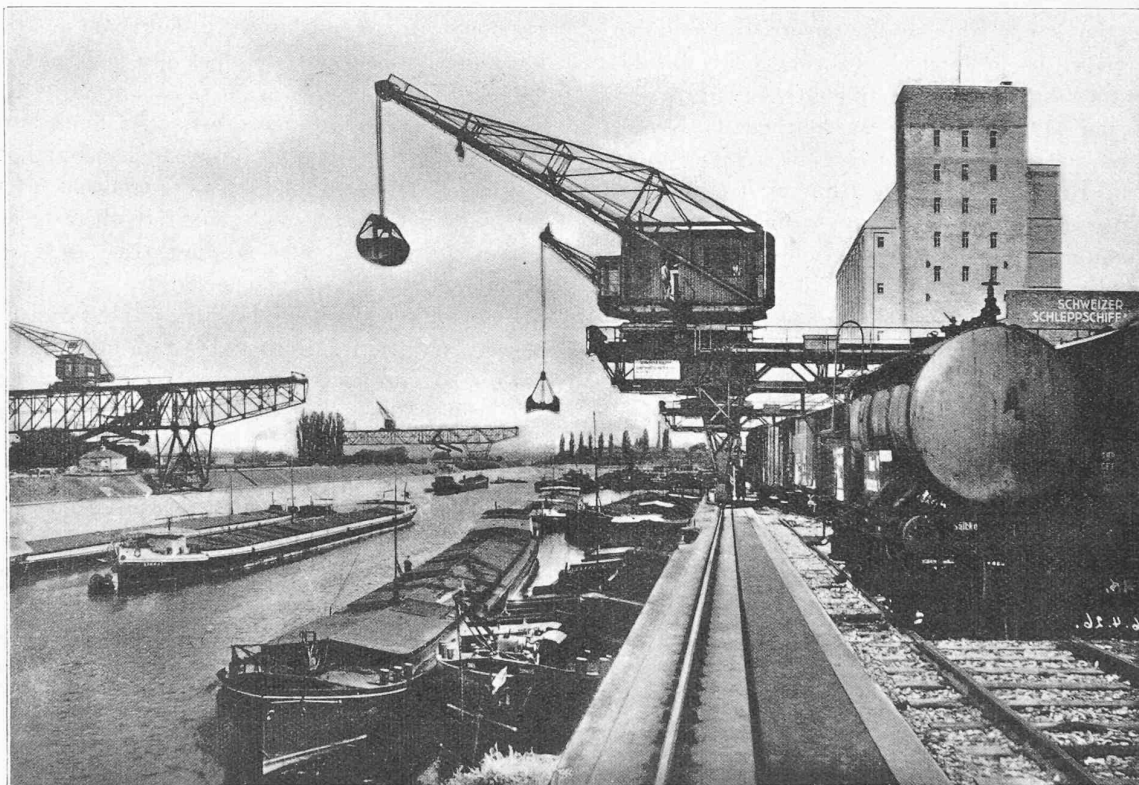


Fig. 3. — Le nouveau port de Bâle. Au fond, à gauche, l'entrée.

pour les chalands, remorqueurs, etc. Enfin le point le plus intéressant de l'Exposition sera sans contredit le nouveau port de Bâle en pleine exploitation. Du haut de la terrasse des greniers-silos de Petit-Huningue, qui domine le fleuve de 50 mètres et qui sera, avec son ascenseur, à la disposition des visiteurs, ceux-ci embrasseront toutes les installations. Le tableau qu'ils auront sous les yeux ne sera pas borné au mouvement des chalands, au jeu des grues et au transbordement des marchandises ; il s'étendra bien au delà, au réseau ferroviaire de Bâle, à l'embranchement de Huningue du grand canal du Rhône au Rhin.

L'Exposition officielle suisse comprendra le groupe imposant des Chemins de fer fédéraux consacré à l'électrification, celui de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich et de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, le groupe du Service fédéral des eaux, de l'Institut météorolo-

chalands, la vie quotidienne d'un grand port intérieur, le montage de grandes constructions métalliques, etc.

La portée de l'Exposition peut se mesurer aussi au nombre et à l'importance des congrès qui se tiendront à Bâle pendant sa durée. Jusqu'à présent, on prévoit quarante assemblées qui réuniront des participants venus de tous les points du monde. Le point culminant en sera la première session extraordinaire du *Congrès mondial de l'Energie*, qui s'est tenu pour la première fois à Londres en 1924 et auquel ont participé environ 1100 spécialistes. Cette session extraordinaire aura lieu à Bâle du 31 août au 12 septembre. Trente Etats y seront représentés par des personnalités éminentes de l'industrie, de la finance, de la technique et de la science.

A. S.