

Zeitschrift: Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (1926)
Heft: 72

Artikel: L'exposition internationale de navigation fluviale et d'exploitation des forces hydrauliques : Bâle, 1er juillet - 15 septembre 1926
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-889671>

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: 29.03.2025

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

ciellement confirmée. Cette confirmation par le Gouvernement français ne saurait faire de doute.

En attendant, à tous ceux de nos compatriotes auxquels la prorogation de leur loyer serait refusée sous prétexte qu'ils sont étrangers, nous recommandons de soumettre à leurs propriétaires les textes que nous venons de rappeler. Si le propriétaire passait outre et portait le cas devant les tribunaux, nos compatriotes ne devront pas hésiter à présenter l'argumentation que nous avons essayé de résumer à leur intention. Nous ne voyons pas comment un juge averti pourrait donner aux textes que nous venons de citer une interprétation différente de la nôtre, sans s'exposer à voir son jugement cassé par l'instance supérieure.

Mais il y a plus. L'article 6 de notre « Traité d'Etablissement » dit ceci :

Art. 6. — Tout avantage que l'une des parties contractantes aurait concédé ou pourrait encore concéder à l'avenir, d'une manière quelconque, à une autre puissance, en ce qui concerne l'établissement des citoyens et l'exercice des professions industrielles, sera applicable, de la même manière et à la même époque, à l'autre partie, sans qu'il soit nécessaire de faire une convention spéciale à cet effet.

Ce n'est pas autre chose que la clause de la nation la plus favorisée. Appliquée au cas qui nous occupe, elle signifie que si en France les ressortissants d'un pays quelconque obtiennent en matière d'établissement, un avantage quelconque égal ou supérieur aux avantages accordés aux citoyens français, les citoyens suisses ont droit, *ipso facto*, au même avantage que les ressortissants de cette nation « plus favorisée ».

Autrement dit, si le bénéfice de la prorogation est accordé aux ressortissants d'un pays quelcon-

que, dans les mêmes conditions qu'aux citoyens français, ce bénéfice doit être accordé, sans autre, aux citoyens suisses établis en France.

Or, la Suisse n'étant pas seule à avoir conclu avec la France un traité de réciprocité en matière d'établissement, d'autres pays ont fait, comme l'a fait le Gouvernement suisse, des démarches auprès du Gouvernement français aux fins d'obtenir que soit officiellement proclamé en matière de législation sur les loyers, le droit de leurs ressortissants à être traités sur le même pied que les citoyens français. Bon nombre d'étrangers, ressortissants de pays autres que la Suisse, ont eu des discussions avec leurs propriétaires. Quelques-uns, ayant résisté, voient leur cas porté devant les tribunaux, et dans le cas de l'un d'eux, un sujet britannique, le Tribunal de la Seine a prononcé que les sujets britanniques, en France, doivent être traités comme les Français en ce qui concerne la législation sur les loyers.

Voilà donc le cas de la nation la plus favorisée clairement établi, et, par conséquent, sur ce point particulier de la récente législation française, le succès des revendications suisses ne peut faire de doute.

En tenant compte des indications que nous venons de leur fournir, nos compatriotes peuvent être certains de ne blesser en rien les légitimes susceptibilités de nos amis français, puisqu'ils ne feront pas autre chose que réclamer l'application de l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi du 1^{er} avril 1926, conjointement avec les articles 1 et 3, et au besoin avec l'article 6 du Traité franco-suisse du 23 février 1882.

Il va sans dire que nous restons, comme toujours, à la disposition de ceux des membres de notre Chambre de Commerce qui auraient besoin d'éclaircissements complémentaires.

L'Exposition internationale de Navigation fluviale et d'Exploitation des Forces hydrauliques

Bâle, 1^{er} juillet-15 septembre 1926

La grande Exposition internationale qui s'est ouverte à Bâle le 1^{er} juillet et ne fermera ses portes que le 15 septembre, s'est dès le début affirmée comme une manifestation technique et économique de tout premier ordre.

Elle s'est donné pour but de montrer, au grand public, et non pas seulement aux spécialistes, ce que la plupart des pays ont réalisé ou se proposent d'entreprendre dans le domaine de la navigation intérieure et dans celui de l'exploitation des forces hydrauliques.

Tous ceux qui ont visité cette Exposition — et les visiteurs viennent de toutes les parties du monde — conviennent que ses organisateurs, tout en lui donnant un caractère hautement scientifique sans lequel elle serait sans valeur au regard des techniciens, y ont apporté une préoccupation de vulgarisation qui met cette Exposition à la portée des plus profanes.

Aux spécialistes, elle offre une occasion qu'ils n'ont jusqu'ici jamais eue, d'étudier et de comparer, dans une même enceinte, les résultats déjà acquis en tous pays par les grandes entreprises

publiques ou privées dont quelques-unes ont accompli des travaux véritablement gigantesques.

Au grand public, l'Exposition de Bâle offre, sous une forme attrayante et simple, une leçon de chose qu'il apprécie à sa valeur, si l'on en juge par la foule des visiteurs. Le grand public a beaucoup entendu parler de la navigation intérieure et de la nécessité de son développement. Il entend parler, de plus en plus, des ressources précieuses et inépuisables que l'industrie est appelée à retirer de l'exploitation généralisée des forces hydrauliques. Mais la navigation intérieure, comme « la houille blanche » sont demeurées pour lui des questions un peu abstraites dont rien, jusqu'ici, ne lui a révélé toute l'importance et tout l'intérêt pratique.

La ville de Bâle était, à tous égards, particulièrement qualifiée pour organiser cette grande Exposition. Située au point de jonction des frontières de la France, de la Suisse et de l'Allemagne, elle n'est pas seulement un nœud très important de communications ferroviaires, elle est aussi, par son port, dont le mouvement s'accroît d'année en année, le terminus de la grande navigation du

Haut-Rhin, en attendant de jouer le rôle que lui réserve l'avenir, c'est-à-dire en attendant d'être le centre d'un réseau de voies navigables dont les artères s'étendront vers l'Europe Centrale par le Rhin supérieur, vers l'intérieur de la Suisse, vers le Rhône, la Méditerranée, la France centrale et les ports français de l'Océan.

On surprend encore beaucoup de gens en leur apprenant que la Suisse possède un port qui est en communication directe avec la mer. Il y a pourtant vingt et un ans qu'elle le possède. C'est en 1905 que furent faits, et avec un plein succès, les premiers essais de remorquage entre Strasbourg et Bâle. Le trafic du port de Bâle, cette année-là, s'éleva au modeste total de 3.149 tonnes. Aujourd'hui, 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 tonnes. Le chargement moyen d'un chaland qui était de 400 tonnes en 1911, s'est élevé à 807 tonnes en 1925. Les deux ports de Bâle, aujourd'hui pourvus de l'outillage le plus moderne, ont déjà coûté à la Suisse plus de 25 millions de francs suisses.

Les cinq pays les plus directement intéressés au développement de la navigation rhénane, c'est-à-dire la France, la Suisse, l'Allemagne, la Hollande et la Belgique, sont ceux aussi, dont la participation à l'Exposition de Bâle est la plus importante.

La partie allemande est de toutes, celle qui occupe le plus grand espace et qui, à première vue, tout au moins, produit sur le visiteur, le plus impressionnant effet. Un relief immense de la vallée du Rhin avec les ports allemands, les centrales électriques et toute l'industrie de la région allemande, permet d'embrasser d'un seul coup d'œil et d'analyser dans son détail une puissance économique dont, à vrai dire, le visiteur se doutait bien un peu, mais qui lui est révélée dans toute son ampleur. Dans une succession de salles sont exposés les reliefs de tous les grands ports allemands de la région du Rhin. D'immenses tableaux à l'huile montrent ces mêmes ports vus à vol d'oiseau avec le territoire environnant sillonné de voies ferrées et de canaux. Un peu partout, dans chaque salle allemande, des maquettes reproduisent tantôt de grandes usines, tantôt de gigantesques barrages, tantôt encore d'ingénieuses écluses. Tout, dans cette enfilade de salles, parle de l'importance capitale de la vallée du Rhin dans l'économie allemande.

La partie française de l'Exposition se trouve exactement en face de la partie allemande. Elle est assurément d'un effet moins écrasant et loin d'en faire un reproche à ceux qui l'ont organisée, il faut les féliciter d'avoir su présenter un ensemble qui, dans sa sobriété voulue est très heureusement représentatif de l'effort français dans le domaine de la navigation fluviale comme dans celui de l'utilisation des forces hydrauliques.

Pour beaucoup de visiteurs, la participation française, tant officielle que privée, est une révélation. La navigation rhénane française y occupe, très naturellement, la place d'honneur et mériterait à elle seule une analyse détaillée à laquelle le cadre de cet article ne se prête malheureusement pas. Par des cartes, des tableaux graphiques, des reliefs, des maquettes d'usines ou de grands travaux, ainsi que par de très belles photographies, toutes les grandes entreprises françaises intéressées à la navigation du Rhin, montrent à qui l'igno-

rerait, que l'outillage économique de la France, sur le Rhin, a pris en ces dernières années un développement tout à fait remarquable, présage certain d'un grand avenir.

La Chambre de Commerce de Strasbourg mérite une mention toute spéciale pour la magnifique maquette du port de Strasbourg, devant laquelle les visiteurs s'arrêtent longuement. Il faut mentionner aussi les plans et maquettes du Canal et de l'usine hydroélectrique de Kemps, ceux du projet du grand canal d'Alsace et le panorama de la célèbre « barre d'Istein ».

Il n'est pas possible de citer toutes les Chambres de Commerce françaises, organisations et sociétés diverses qui contribuent à l'intérêt de la participation française, mais on ne peut passer sous silence les travaux du canal du Rove et le grand barrage d'Eguzon dont la Chambre de Commerce expose de très belles photographies accompagnées de statistiques très éloquentes du mouvement du port de Marseille.

Il faut féliciter la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans d'avoir, par une très belle série de photographies, montré toute l'importance des travaux qu'elle a entrepris pour l'électrification de son réseau et il faut enfin regretter que le port autonome de Bordeaux ne soit pas représenté à cette exposition, au moins par un plan, qui en rappellerait l'importance, alors que tous les grands ports d'Europe sont représentés par de belles et instructives maquettes.

La Suisse, la Hollande, la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Autriche, l'Espagne, l'Italie, la Norvège, la Suède, la Tchécoslovaquie, les Etats-Unis et le Canada participent dans des proportions diverses à cette Exposition qui met en jeu les rivalités internationales dans ce qu'elles ont de plus pacifique. Rien, en effet, ne saurait plus sûrement contribuer au rapprochement des peuples que la constatation matérielle de leur interdépendance économique.

Le trafic des ports de Bâle

Pour l'ensemble des deux ports rhénans de Bâle, le mouvement total des marchandises, durant les cinq premiers mois de 1926, s'est élevé à 69.984 tonnes, contre 17.714 tonnes dans la période correspondante de l'année dernière. A lui seul, le mois de mai 1926 entre dans le total ci-dessus pour 46.659 tonnes.

Publications d'actualité sur la Navigation intérieure et les forces hydrauliques en Suisse

Nous signalons à tous ceux que ces questions intéressent les études très intéressantes et solidement documentées publiées à l'occasion de l'exposition de Bâle par trois banques suisses :

Voici les titres de ces études :

La Navigation intérieure de la Suisse et les forces hydrauliques en Suisse. — Bulletin du Comptoir d'Escompte de Genève, juillet 1926.

L'Energie Electrique en Suisse. — Bulletin mensuel de la Société de Banque suisse. Fin juin 1926.

Les Forces hydrauliques de la Suisse. — Bulletin mensuel de l'Union des Banques suisses. N° de juin et de juillet 1926.