Bâle, la Suisse et la navigation rhénane

Autor(en): **Lasserre, Victor**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **34 (1954)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888534

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Vue aérienne du port de Petit-Huningue

BÂLE, LA SUISSE ET LA NAVIGATION RHÉNANE

Au début de septembre, les Bâlois, auxquels s'étaient associées de nombreuses personnalités confédérées et étrangères, ont célébré avec éclat le cinquantième anniversaire de l'arrivée, dans leur ville, du premier convoi fluvial, composé, modestement, d'un remorqueur et d'une péniche chargée de 300 tonnes de charbon. A l'époque, en 1904 donc, l'événement avait passé presque inaperçu, et seul le prodigieux développement de la navigation sur le Haut-Rhin, surtout au cours des années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, lui a donné sa pleine signification.

Actuellement, plus de 40 % des importations et des exportations de la Suisse passent par le Rhin. Dans le trafic amont, de loin le plus considérable, puisqu'il dépasse trois millions et demi de tonnes par an, sur un total de quelque quatre millions de tonnes, le transport des combustibles solides et liquides vient loin en tête, mais d'autres matières premières, comme les minerais, le caoutchouc, les bois, la laine, le coton et les produits alimentaires tels que le sucre, les céréales, le café, le riz, le cacao, sont également acheminés en grandes quantités vers la Suisse par voie fluviale. Quand on sait, d'autre part, que plus de 320 millions de francs ont été investis par la Suisse dans la navigation rhénane, élément essentiel de la prospérité économique des deux demi-cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, on comprend mieux encore que ceux-ci aient tenu à célébrer dignement le cinquantenaire du trafic rhénan moderne et la mémoire de son grand pionnier, Rudolf Gelpke.

Pour l'ensemble de la Suisse, l'importance de la navigation fluviale ne s'exprime pas seulement en tonnes ou en statistiques des investissements. Pour un pays pauvre en ressources naturelles, mais fortement industrialisé, ce mode de transport a l'immense avantage d'être peu coûteux. De ce fait, le trafic rhénan contribue à abaisser les prix de revient et, par conséquent, à renforcer les positions de l'industrie et du commerce suisses en face de la concurrence étrangère.

Dans ces conditions, on comprend qu'au cours de la cérémonie d'ouverture des Journées rhénanes internationales de Bâle, M. Max Petitpierre, conseiller fédéral, chef du département politique, soit intervenu avec fermeté en faveur du respect inconditionnel de l'Acte de Mannheim de 1868, modifié par le traité de Versailles, qui assure la libre navigation sur le Rhin aux bateaux de toutes les nations, pour le transport tant des personnes que des marchandises, et ait protesté contre le maintien de mesures restrictives justifiées par les répercussions de la guerre mais qui, aujourd'hui, n'ont plus leur raison d'être, et contre une modification du statut du Rhin dans le sens d'une limitation de la libre concurrence. Une telle modification, en effet, risquerait fort de conduire à un dirigisme international préjudiciable à l'économie européenne dans son ensemble et non seulement à la nôtre.

Le lendemain, à l'occasion d'un Congrès rhénan international auquel participèrent des représentants de tous les pays riverains, M. Jaquet, conseiller national, président de l'Association bâloise pour la navigation suisse, défendit avec non moins de fermeté une opinion identique. Il s'éleva notamment contre toute intervention d'un État dans la formation des prix du frêt, attitude contraire au droit international et qui équivaudrait, pour les pays les plus éloignés des ports maritimes, comme la Suisse, à abandonner une part de leur souveraineté en matière de politique commerciale. Une navigation fluviale, jugulée par des mesures protectionnistes, perdrait sa raison d'être.

Au cours du même congrès, il est vrai, un représentant des armateurs, M. Geile, de Cologne, défendit un point de vue très différent. Il est de notoriété publique, en effet, que les armateurs sont exposés à la très dure concurrence des chemins de fer, qui cherchent à harmoniser leur politique des tarifs sur le plan européen, et on ne saurait leur faire grief de chercher à se défendre par une réglementation des prix du frêt. Il n'en demeure pas moins que leurs efforts dans ce sens heurtent les intérêts d'une économie européenne que l'on désire voir se développer dans la liberté, et, de façon plus précise encore, les intérêts de l'industrie et du commerce suisses, dont l'essor est lié étroitement non seulement au coût des matières premières, mais aussi aux prix des transports.

Victor Lasserre
Rédacteur à la « Tribune de Genève »