Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 27 (1947)

Heft: 8

Artikel: Les ports des deux Bâle

Autor: Schaller, Alfred

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888652

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

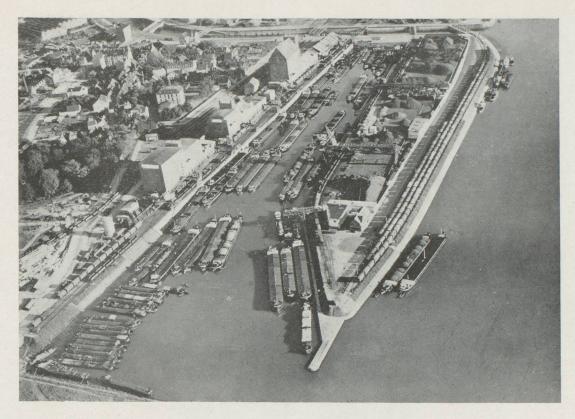
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 25.11.2025

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



LE PORT DE PETIT-HUNINGUE, 1ER BASSIN

LES PORTS DES DEUX BALE

par

Alfred Schaller

Directeur de l'Office de navigation rhénane, Bâle

Dès les premières années de notre siècle Bâle s'est efforcée d'utiliser le Rhin comme voie de communication vers la Suisse. Les installations du port, spacieuses et modernes, constituent un élément essentiel du développement du trafic par voie fluviale. Les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne l'ont reconnu à temps et ont construit, en 30 ans, avec courage et à grands frais, une série d'installations qui sous le nom de

Ports des deux Bâle

représentent un ouvrage imposant. La réalisation de cette œuvre n'aurait pas été possible sans l'aide de la Confédération, mais l'économie privée a pris de son côté une part active en assurant la construction des installations de transbordement et des entrepôts et en créant la flotte rhénane suisse. Ainsi la navigation rhénane suisse et les ports des deux Bâle doivent être considérés comme une œuvre de solidarité nationale. Les installations des ports comprennent :

A) Port Saint-Jean (construit en 1906/1911, agrandi en 1935). Port de Petit-Huningue, premier bassin (construit en 1919/1922).

- C) Port de Petit-Huningue deuxième bassin (construit en
- 1936/1942) (quai sud en 1940/1946).
 D) Quai de Klybeck (construit en 1924/1926).
 E) Port de Birsfelden (construit en 1937/1940).
 F) Port d'Au (construit en 1937/1940).

Les ports s'étendent sur une surface totale d'environ 839.000 m2 (Bâle-Ville 620.000 m2 et Bâle-Campagne 219.000 m2). La surface d'eau des bassins I et II à Petit-Huningue est de 121.520 m2. Les autres emplacements se trouvent directement sur la rive du Rhin.

Les ports des deux Bâle représentent une longueur de quais utilisable d'un total de 4.470 m. (dont Bâle-Ville 3.430 m., Au/Birsfelden 1.040 m.). Il y a peu de temps encore, les ports bâlois assuraient le plus gros trafic des ports rhénans, compte tenu de la longueur de leurs quais.

Longueur des voies ferrées	60	km.
Installations de grues	31	
Aspirateurs à grain (pneumatiques et méca-		
niques)	6	
Silos et entrepôts	11	
(contenu)	129.000	t.
Tanks pour liquides inflammables (contenu) 8	7.019.235	litres

Investissements

Un capital d'environ 75 millions de francs est investi dans les emplacements des ports des deux Bâle, dont 63 millions de francs pour Bâle-Ville et 11 millions pour Bâle-Campagne. De plus, la Confédération a prouvé l'intérêt qu'elle porte à la

navigation rhénane en participant pour 40 millions de francs environ aux frais dela régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle. La flotte rhénane suisse représente une valeur d'environ 30 millions de francs.

Le développement du trafic

En temps normal, 1.000 à 2.000 personnes gagnent leur vie dans le port. Dans quelques années plusieurs centaines de Suisses gagneront leur vie sur les bateaux du Rhin.

Transbordement total:

1910.			64.700	tonnes
1920.			15.771	
1925.			89.658	
1930.			1.099.887	
1931.			1.279.190	_
1932.			1.408.679	_
1933.			1.694.631	-
1934.			1.897.903	_
1935.			2.216.997	
1936.			2.291.206	
1937.			2.960.265	_
1938.			2.704.518	_
1939.			2.115.932	_
1940.				

485.777 1.105.477

1.091.459

dont 92 p. 100 environ de marchandises montantes (importations) et seulement 8 p. 100 environ de marchandises descendantes (exportations). Les marchandises transportées par bateaux atteignent Bâle par deux voies : par le Rhin ou par le canal complémentaire du Rhône au Rhin, embranchement de Huningue, voie d'une grande importance. Un million et demi de tonnes de marchandises ont été transportées par le canal avant

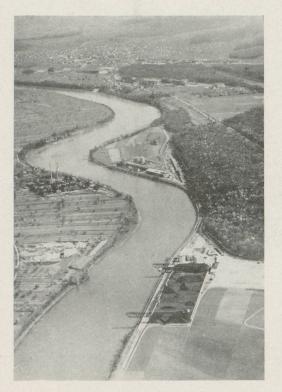
1945.

1946.

la régularisation du Rhin. Prenons un exemple : en 1937, pour un trafic total de 3 millions de tonnes, le nombre des bateaux accostant dans les ports de Bâle se chiffre à environ 8.000, remorqueurs non compris. Il en résulte un mouvement de 220.000 wagons environ par an. Plus de 200.000 tonnes sont transportées par camions.

Durant la deuxième guerre mondiale, la navigation rhépage fut intergation rhépage fut intergation rhépage fut intergation rhépage fut intergation rhépage.

gation rhénane fut interrompue deux fois pendant une longue période : (de septembre 1939 jusqu'en avril 1941 et d'août 1944 jusqu'en mai 1946). La reprise du trafic fut très difficile en raison des grandes destructions de ponts, ports et bateaux. Peu à peu le trafic rhénan reprend son importance d'avant-guerre. On prévoit un transbordement total d'un million et demi à deux millions de tonnes pour 1947, première année d'après-guerre de navigation ininterrompue.



BIRSFELDEN ET AU (BALE-CAMPAGNE)

670.429 t.

Trafic par catégories de marchandises

12 à 13 p. 100 de marchandises montantes sont destinés à Bâle, les 87 à 88 p. 100 restants aux autres cantons suisses. La Suisse entière bénéficie des tarifs avantageux des transports sur le Rhin.

1937 marchandises montantes

Charbons, cokes, briquettes	1.437.000 t.
Céréales, fourrage	572.000 —
Liquides inflammables	252.000 -
Différents produits alimentaires	
(aussi matières premières)	154.000 —
Matières premières chimiques	42,000 —
Fers et métaux	64.000 -
Huiles d'industrie et graisses	20.000 -
Bois	30 000 -

La navigation rhénane suisse et les ports des deux Bâle sont deux éléments importants de l'indépendance et de la prospérité suisses.

Alfred Schaller

LE PORT DE BALE-SAINT-JEAN

