Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (2003)
Heft: 545

Artikel: Transport fluvial : les portes de la Suisse
Autor: Sclavon, Philippe
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886248

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: 10.12.2025

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

Transport fluvial

Les portes de la Suisse

Philippe Sclavon
journaliste

Plus de 300 millions de tonnes de marchandises empruntent chaque année l'autoroute bleue du Rhin, axe majeur de communication en Europe. Cette artère internationale et les grands ports qui s'y sont développés, constituent pour la Suisse un formidable outil d'échange commercial avec ses voisins et contribuent largement à la prospérité de son économie. Symboles de cet enjeu stratégique, les ports de Bâle et de Strasbourg comptent aujourd'hui parmi les plus importants ports fluviaux européens.

Rheinhafen Kleinhüningen
© Comet photoshopping GmBh, Zurich / Dieter Enz

Bâle, une position stratégique

L'espace du Rhin supérieur, zone frontalière franco-germano-suisse, est l'une des régions les plus prospères et les plus peuplées d'Europe. Plaque tournante du transport de marchandises, la région de Bâle offre à la Suisse avec ses quatre ports rhénans une ouverture sur une façade maritime et un véritable carrefour pour les transports sur eau, sur rail et sur route.

La «Convention de Mannheim» de 1868 (révisée en 1963) octroie le principe du libre-accès de la Suisse à la mer. Le pays jouit ainsi du principe de libre navigation sur toute la longueur du Rhin voire au-delà. Le fleuve est classé eaux internationales jusqu'à la «Mittlere Brücke» de Bâle. Chaque année, quelque 9 millions de tonnes sont transbordées dans les ports rhénans des deux Bâle, ce qui représente environ 15% du commerce extérieur total de la Suisse, dont 40% de ses hydrocarbures. En 2002, le trafic des ports rhénans a représenté 69% des importations de biens. Ce trafic fluvial important s'est développé essentiellement après la construction de l'aménagement de Kembs qui a permis de contourner les rapides d'Istein. Pour mieux répondre aux besoins du transport fluvial du 21e siècle, des travaux conséquents pour agrandir et moderniser l'écluse ont été financés à 60% par la Suisse et 40% par la France. Une des caractéristiques du trafic fluvial rhénan à Bâle est la part congrue que représente le trafic en partance dans le volume général du transport (5 à 10% du volume annuel). Ceci est dû en grande partie à la structure de l'économie Suisse, qui importe en grande quantité des matières premières pour exporter des produits à haute valeur ajoutée.

L'atout du service combiné

Les quatre ports rhénans des deux Bâle couvrent une superficie totale de plus de 1,3 million de m². Kleinhüningen, sur la rive droite du Rhin, avec ses deux bassins portuaires et son bassin de manœuvre dispose de deux terminaux pour conteneurs dont l'importance ne cesse de croître. Ses installations

Hafen Birsfelden
© Comet photoshopping GmbH, Zurich / Dieter Enz

permettent le transbordement et le stockage de produits secs classiques tels que l'acier, l'aluminium, les métaux non ferreux, mais aussi les carburants et les combustibles liquides. St Johann situé sur la rive gauche est le plus ancien. Il est notamment spécialisé dans le transbordement et le stockage de céréales et de produits secs en général ainsi que de l'huile alimentaire. Birsfelden lui aussi sur la rive gauche, assure le transbordement et le stockage de carburants et de combustibles liquides, ainsi que de produits secs. Enfin, Au-Muttenz, qui stocke principalement carburants et combustibles liquides, accueille également huiles alimentaires, engrais, argile, céréales et autres produits secs mais sa spécialité reste cependant le traitement de colis lourds. Trains et camions sont indispensables à l'intégration de l'infrastructure portuaire dans les réseaux de transport européens. La multimodalité est l'atout des ports. Elle se traduit sur place par l'étroite collaboration entre les transporteurs. Les ports rhénans des deux Bâle disposent d'une infrastructure moderne et performante et sont reliés de manière optimale au réseau ferroviaire, aux autoroutes et à l'Euroairport, et au port de Strasbourg, ce qui leur permet d'assurer une prestation de transport maximale, pour tous les volumes. La Suisse reliée à la mer grâce au Rhin, possède une capacité de transport maritime et fluvial de quelque cinq milliards de tonnes/kilomètre, ce qui représente plus de la moitié de la performance réalisée par les chemins de fer français. La flotte rhénane à elle seule comprend 73 bateaux : 3 péniches remorquées et chalands poussés, 70 bateaux à moteur (19 pour le transport des marchandises et 51 pétroliers), pour une capacité de 100.000 tonnes.

> "En aval, on se tourne vers les marchés d'exportation et, en amont, ce sont les portes de l'économie suisse qui s'ouvrent."

Bâle et sa région

- 540.000 habitants
- population active à 68%
- 300.000 emplois majoritairement dans les services, la chimie et les industries pharmaceutiques
- Un tiers de l'activité économique de la zone est consacré à l'exportation vers la communauté européenne.
- 45.000 frontaliers français et allemands viennent y travailler chaque jour.
- Le revenu moyen par habitant (55.000 francs suisse) y est 30% supérieur à celui des autres régions helvètes.

Strasbourg, 2ème port sur le Rhin

Situé au coeur du Rhin supérieur, au carrefour des trois modes de transport terrestre, le Port Autonome de Strasbourg représente un important pôle industriel et logistique.

Avec un trafic de 9,6 millions de tonnes soit 17% du trafic fluvial français, Strasbourg est le 2e port sur le Rhin international et le 2e port fluvial français. Il s'étend sur pus de 1000 ha et une dizaine de kilomètres le long du Rhin, sur plusieurs sites : le plus important à Strasbourg, les autres s'échelonnant de Marckolsheim à Lauterbourg. Ils accueillent

ensemble plus de 300 entreprises, pour 12000 emplois directs dans les domaines diversifiés de l'industrie, de la logistique et des services. Cas unique en France, il est administré en commun par l'Etat et la ville de Strasbourg. Le port autonome exploite en régie le terminal conteneurs dans la partie sud de la zone portuaire. Equipé de deux portiques multimodaux, l'un à Strasbourg d'une capacité de 350 tonnes, l'autre à Lauterbourg d'une capacité de 220 tonnes, il permet de recevoir et d'expédier des conteneurs maritimes par bateaux rhénans, par trains et par camions. Dix lignes régulières hebdomadaires de bateaux porte-conteneurs relient Strasbourg à Rotterdam, Anvers, Zeebrugge ou Bâle par le Rhin.

Le transport fluvial, une stratégie d'avenir

La voie d'eau est un des atouts de l'Alsace. Elle a pour corollaire des ports qui assurent un rôle d'interface entre le rail, la route et l'eau, un rôle que le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 veut favoriser de plus en plus. Sûre, rapide économique et écologique la navigation fluviale offre bien des avantages. En effet, aucun autre moyen de transport n'a des coûts de production aussi peu élevés. Le coût moyen par tonne au kilomètre des frais de transport n'est que de 0,29 centimes d'euros pour l'eau contre 1,45 centimes pour le rail et 2,41 centimes pour la route. Toutes prestations comprises le transport fluvial est moitié prix par rapport à la route. Outre son excellent rapport rentabilité/coûts, la sécurité est un argument de poids en faveur du transport par bateau. Ainsi le transport de marchandises dangereuses est effectué par des unités à double coque rendant les fuites de liquides ou d'autres produits quasiment improbables. Un vaste système de signalisation, de sauvetage et de secours permet de combattre les évènements par la prise rapide de mesures appropriées. Circulant tous les jours, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, week-end compris et quelle que soit la météo, les bateaux assurent des liaisons rapides et régulières. Autant d'éléments qui contribuent à un horizon de saturation en 2004.

Une politique d'expansion

L'expansion du port passe donc par la construction d'un second terminal de 8 hectares en bordure du bassin du commerce (15,3 millions d'euros de travaux), dont la première tranche s'inscrit dans le programme d'investissements 2001-2003 de 24,5 millions d'euros pour la modernisation de l'outil portuaire. «Avec ce second terminal plus proche de notre gare, dont la mise en service est prévue pour 2004, nous souhaitons en particulier développer le combiné rail-eau en y intéressant d'autres types de produits que les pondéreux» souligne André Bayle, directeur du Port Autonome. La stratégie multimodale trouve son prolongement dans l'augmentation des activités de logistique. 100.000 m² supplémentaires sortent actuellement de terre dans la zone Eurofret, qui compte déjà 170.000 m² couverts. Au niveau du port de Lauterbourg, le projet de développement porte sur l'aménagement des terrains à l'Ouest du bassin existant qui repésentent une surface d'environ 60 hectares, pour une gare fluviale capable d'accueillir les gros bateaux, à l'horizon 2008-2010. Enfin, le port autonome propose au sein de la zone portuaire, la mise à disposition de terrains industriels d'une superficie totale de 89 hectares environ (45 hectares sur Eurofret-Strasbourg, plate-forme logistique intégrée dans la partie sud du port et 44 hectares dans le reste de la zone portuaire).

> "Toutes prestations comprises, le transport fluvial est moitié prix par rapport à la route."

STRASBOURG

- 428.000 habitants
- 220.000 emplois principalement dans les services, l'industrie et la construction.
- Trafic portuaire 2001:
  - fluvial 9,6 millions de tonnes soit 17% du trafic fluvial français
  - ferroviaire 1,3 million de tonnes
- Capacité de stockage
  - céréales : 500.000 tonnes
  - marchandises générales : 550.000 tonnes
- produits pétroliers : 470.000 m³

Bâle – Basel – Basilea

Trois noms pour une même région et pour la même ville.
La région suisse de Bâle, fière voisine de l'Alsace, est un centre international pour l'industrie, le commerce et les services.
Elle est heureuse d'acceuillir toute activité et entreprise.

Contact, information et assistance : BASEL AREA
PROMOTION ECONOMIQUE
Aeschenvorstadt 36
CH-4010 Basel
info@baselarea.org
www.baselarea.org

BaselArea+