

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

ET RECUEIL DES LOIS SUISSES

69^e année. Berne, le 24 octobre 1917. Volume IV.

Paraît une fois par semaine. Prix: 12 francs par an; 6 francs pour six mois plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.

Insertions: 15 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss, à Berne.

797

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'allocation d'une subvention au canton de Bâle-ville pour la création d'un port sur la rive droite du Rhin à Bâle près de Petit-Huningue.

(Du 16 octobre 1917.)

I.

Le 7 avril 1917, le gouvernement du canton de Bâle-ville a adressé au département fédéral de l'intérieur, pour être transmise au Conseil fédéral et à l'Assemblée fédérale, la requête suivante:

« Afin d'encourager efficacement les efforts si importants pour notre pays tout entier déployés en faveur de la navigation sur le Rhin, nous nous sommes occupé depuis longtemps, ainsi que vous le savez déjà, de la création d'un port sur la rive droite du Rhin à Bâle, près de Petit-Huningue.

Le projet, en ce qui concerne la première période de construction (bassin de virement et quai de chargement) est terminé et, en ce qui touche la deuxième période, assez avancé pour que l'on puisse se faire une idée du projet dans son ensemble.

Nous sommes en train de préparer pour notre Grand Conseil un rapport sur toute cette question et demanderons à cette autorité de nous accorder un crédit de 3.500.000 francs pour les travaux de la première période, ainsi que pour les expropriations.

Nous référant aux pourparlers qui ont eu lieu entre vous et nos départements des finances et des travaux publics, nous nous permettons de vous adresser une requête, que vous voudrez bien transmettre au Conseil fédéral et à l'Assemblée fédérale, tendant à ce qu'il soit alloué au canton de Bâle-ville une subvention en faveur de la première période des travaux pour un port à créer sur le Rhin à Bâle près de Petit-Huningue.

Cette subvention serait allouée sur la base de l'article 23 de la constitution et en vertu des mêmes principes qui ont prévalu dans les arrêtés fédéraux des 21 juin 1907 et 15 avril 1910 concernant les installations pour la navigation, établies sur la rive gauche du fleuve. Vu l'importance capitale pour toute la Suisse des installations projetées sur la rive droite et dont le devis se monte à 3 500 000 francs, nous estimons que la subvention devrait être de 50 % de cette somme.»

Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville ajoute qu'en dehors des plans joints à sa demande de subvention les pièces suivantes doivent être considérées comme partie intégrante de sa requête, savoir : le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil du 31 mars 1917, le rapport de M. l'ingénieur Gelpke sur les motifs techniques et économiques en faveur de la création d'un port à Bâle-Petit-Huningue, ainsi que le rapport technique de l'auteur du projet, M. l'ingénieur O. Bosshardt sur le parachèvement du port en question.

II.

Dans son rapport mentionné plus haut, M. l'ingénieur Gelpke s'exprime comme suit en ce qui concerne la création d'un port à Petit-Huningue.

Sur tout le parcours du Rhin on peut constater que partout où ce fleuve traverse un grand territoire économique, il a été procédé à la création de ports doubles avec bassin spécial sur chaque rive. Or, nulle part le long du Rhin, il n'y a d'établissement économique qui emprunte comme Bâle les deux rives du fleuve. Sur la rive gauche, l'activité commerciale prédomine, tandis qu'au Petit-Bâle

il y a surtout des établissements industriels. Pour l'industrie en général, seule la rive droite peut entrer en ligne de compte. La position géographique et économique de la ville de Bâle est très favorable à la création de ports. Le territoire qui peut être desservi par ces installations comprend une population d'environ 200 000 âmes. Il faut y ajouter : sur la rive gauche, les territoires traversés par la navigation et le chemin de fer qui comprennent toute la Suisse, les parties adjacentes de l'Autriche et de l'Italie, les parties sud du Sundgau et les districts industriels français près de Belfort; sur la rive droite, les vastes territoires de l'Allemagne du sud.

2. Dans la banlieue, deux circonstances rendent particulièrement difficile le choix d'un endroit favorable pour la création d'un port fluvial : le grand nombre de bâtiments sur les deux rives du fleuve et les ouvertures trop étroites et trop basses des ponts qui entravent la circulation sur cette partie du Rhin. Les quatre ponts fixes sur le fleuve, dans la traversée de la ville de Bâle, empêchent le passage des grands remorqueurs à roues avec leurs chalands. Les installations de transbordement ne peuvent donc être construites que sur la rive gauche du Rhin entre le pont de St. Jean et la frontière alsacienne et sur la rive droite de ce pont jusqu'à la frontière badoise. Pour satisfaire aux premiers besoins de la navigation, on a établi sur une étendue de 600 m. environ en amont de la frontière suisse-alsacienne, des installations de transbordement qui peuvent suffire à un trafic de 100 000 à 130 000 tonnes par an. On a déchargé et embarqué le long de ce quai en 1913, 96 653 tonnes, et en 1914, jusqu'au commencement du mois d'août où les transports ont cessé, 90 019 tonnes de marchandises. Avec l'extension du trafic, le manque de profondeur de cette installation se fit toujours plus sentir, vu surtout la hauteur de 12 m. entre le niveau de l'eau et le terre-plein des voies de service. Cette installation, assez favorable pour le transbordement direct des bateaux sur wagons, ainsi que pour l'emmagasinage de marchandises et de céréales l'est moins pour le dépôt de grandes quantités de matières.

3. Le besoin urgent d'une plus grande surface de terrain pour le chargement et le déchargement des marchandises ne peut être satisfait que par la création d'un bassin sur le terrain situé au nord-ouest de la Wiese à Bâle-Petit-Huningue. Ce terrain est limité : au sud par la Wiese, à

l'ouest par le Rhin, au nord par la frontière suisse-badoise et à l'est par le quartier de Petit-Huningue et la gare de triage badoise. Ce terrain permet de créer pour les marchandises les places de déchargement nécessaires à l'abri des hautes eaux, ainsi que l'espace pour le virement des bateaux. La ville de Bâle gagnera de cette manière et dès les premières années, attendu que le quai de débarquement sur la rive gauche continuera à être utilisé, des installations sur les deux rives, propres à développer la navigation.

4. A côté du projet de la création d'un port à Petit-Huningue, il en existe un autre pour l'établissement d'un port à Birsfelden. Au point de vue économique général et en considérant les besoins du trafic suisse, l'emplacement du Sternfeld en amont de l'embouchure de la Birse à Birsfelden, sur la rive gauche du Rhin, réunit tous les avantages voulus pour la création d'un port fluvial. Cet emplacement, d'une étendue de 60 à 70 hectares, permet à un nombre très considérable d'établissements commerciaux et industriels de s'y fixer. Toutefois les questions techniques que soulève cet emplacement ne sont pas faciles à résoudre. Pour avoir le niveau d'eau dans le bassin au niveau du Rhin actuel, il faudrait exécuter des déblais d'environ 15 m. de hauteur. Pour éviter en partie ces travaux d'excavation, il faudrait tenir le niveau d'eau du bassin plus élevé et séparer celui-ci d'avec le Rhin par une écluse à sas. A cet effet on pourrait ou bien élever le niveau d'eau du Rhin au niveau du bassin ou bien conduire l'eau de la Birse dans celui-ci. Dans le premier cas, on pourrait à la création d'un port joindre l'établissement d'une grande usine électrique d'environ 20 000 HP. La mise en service d'un port à Birsfelden est toutefois subordonnée à la création d'une grande gare de triage des chemins de fer fédéraux près de Muttenz. Ces quelques indications montrent que cette question est loin d'être résolue définitivement et que l'on ne pourrait pas encore commencer les travaux nécessaires.

Mais même si à Birsfelden le port se construisait plus tard, un port à Petit-Huningue serait de toute nécessité comme port extérieur. Les deux sections fluviales : Strasbourg-Bâle et Bâle-lac de Constance ont un caractère tout différent. La section Bâle-lac de Constance se prête très bien à l'exécution de grandes usines électriques, qui transformeront peu à peu le fleuve en canal navigable, tandis que la

section Strasbourg-Bâle a tout à fait le caractère d'un fleuve navigable permettant un trafic libre. Le caractère complètement différent de ces deux sections exige un mode de traction tout différent. Tandis qu'en aval de Bâle de grands remorqueurs à roues peuvent être utilisés, ce mode de traction est tout à fait exclu sur le parcours supérieur, vu que les écluses avec 12 m. d'ouverture ne permettent que l'emploi de remorqueurs d'un type tout spécial. Le fleuve à Bâle même, avec les ouvertures de pont basses et étroites, n'est pas praticable aux grands bateaux à vapeur à roues, tandis qu'il peut être parcouru par les remorqueurs en usage sur le Rhin canalisé; cette partie est donc à considérer comme une étape spéciale du Rhin canalisé. Le changement de traction doit ainsi se faire dans un port en aval des ponts de Bâle, par conséquent dans le port de triage de Petit-Huningue avec des bassins de garage, de sûreté et de virement. Seulement après que ce port aura été livré à la navigation, toutes les manipulations résultant du changement de la traction, c'est-à-dire la décomposition ainsi que la formation des convois, pourront être effectuées sans danger.

III.

Dans son rapport technique, M. l'ingénieur O. Bosshardt décrit d'abord la première période de construction du port de Petit-Huningue pour laquelle la subvention fédérale est demandée, et passe ensuite à la possibilité d'agrandir plus tard ce port.

A. Première période de construction (bassin de sûreté et de virement).

1. *Surface disponible et nature du terrain.* La surface disponible pour un premier bassin à Petit-Huningue se trouve comprise, d'un côté entre la Wiese et la frontière badoise, et de l'autre entre le Rhin et le village de Petit-Huningue et mesure 780 m. de longueur sur 250 m. de largeur.

Cette surface est en moyenne à 4,50 m. au-dessus des eaux moyennes du Rhin; le sol se compose de gravier d'une épaisseur de 4 m. reposant sur une couche d'argile bleue. L'altitude du terrain et sa nature sont donc favorables à la création d'un bassin. Ce territoire est en grande partie

déjà propriété de l'administration publique et sert aujourd'hui à des buts agricoles.

2. Le port se compose de deux parties, de l'espace pour le virement des bateaux et du bassin longitudinal. La longueur utile de tout le bassin est de 620 m. en eau moyenne et pour la première période de construction; sa largeur à la partie supérieure du bassin longitudinal est de 55 m. et à l'extrémité inférieure de 85 m. En eau moyenne le bassin de virement comprend un cercle de 150 à 160 m. de diamètre utile. Les largeurs seront de 65 et 95 m. une fois le bassin longitudinal entièrement terminé.

En temps normal le bassin de virement sert à la manœuvre des bateaux et le bassin longitudinal au transbordement des marchandises tandis que par les hautes eaux les deux fonctionnent comme port de sûreté.

Dans le bassin longitudinal de la première période de construction il y aura place pour 14 bateaux de 1000 t. et dans le bassin de virement d'au moins 7 bateaux de 1000 t. sans que le service de transbordement ou l'entrée ou la sortie des convois en soit gêné. Par les hautes eaux le port pourra contenir plus de 60 bateaux de 1000 t. Les différents niveaux correspondent au niveau actuel du Rhin à l'entrée du port projeté. Le plafond du bassin est prévu provisoirement, en vue d'un surélévement ultérieur éventuel du niveau du Rhin, à 2,16 m. en contre-bas des eaux moyennes, donc à peu près comme celui du Rhin au débarcadère de St. Jean, lequel avec 2 m. de profondeur s'est montré suffisant jusqu'à présent.

A l'exception du front de chargement, toutes les berges du port sont talutées. Au-dessus des hautes eaux, tous les talus ont une berme de 2,5 m. de largeur; au-dessous de celle-ci l'inclinaison est de 2,5 pour 1 et au-dessus de 1,5 pour 1. Les talus sous l'eau resteront sans revêtement, mais si le terrain est sablonneux ils seront protégés par une couche de gros déblais ou par du gravier.

L'exécution du bassin de sûreté et du bassin de virement ainsi que les accès nécessiteront un déblai de 490 000 m³ de gravier et de terre végétale. De ce chiffre, une quantité de 275 000 m³ sera employée au remblayage des places de dépôts des deux côtés du bassin longitudinal. Le reste servira à combler le terrain qu'occupera le quartier industriel en amont de la Wiese et pour la fabrication de béton. Si ce-

pendant il y avait encore un excédent de déblais, il pourrait être déposé facilement ailleurs.

Comme le plafond de la Wiese est plus élevé que le niveau normal des eaux dans le port, on pourra relier la rivière avec le port au moyen d'un canal pouvant être fermé par une écluse et renouveler, suivant les besoins, l'eau du bassin. D'un autre côté, les eaux souterraines s'écoulant dans le port, contribueront aussi au renouvellement de l'eau de ce dernier.

3. La disposition judicieuse de l'entrée du port est d'une importance considérable. Elle doit être aménagée de telle manière que pour tous les niveaux pouvant entrer en considération pour la navigation, l'entrée et la sortie des convois entiers puissent s'effectuer facilement et sûrement.

Comme la vitesse du Rhin libre à Bâle est considérable, l'entrée doit être placée sous un angle aussi aigu que possible par rapport à l'axe du fleuve. Quant à la largeur de cette entrée, elle ne doit pas être trop grande afin d'éviter l'envasement et les courants gênants. La largeur utile de l'entrée pour les eaux moyennes est de 45 m. ou de 4 à 5 largeurs de bateau, mesurée normalement à la direction d'entrée des convois. De plus, par suite de l'évasement inférieur du bassin longitudinal, il est créé une place suffisante pour les convois entrant dans le port. Les talus de l'entrée du port sont inclinés à $\frac{3}{2}$ et revêtus de béton; le pied, dans les parties exposées, en sera protégé par un enrochement et par des rails enfoncés profondément. A la hauteur des hautes eaux, les talus sont coupés par une berme perreyée.

L'entrée du port est située en aval du banc mobile de gravier commençant à l'embouchure de la Wiese et à un endroit, où, d'après toutes les observations faites jusqu'à présent, la rive droite du fleuve possède un caractère de stabilité reconnue. On n'a pas à redouter la formation anormale de bancs de gravier à l'entrée du port, ni de grosses dépenses pour maintenir la passe libre.

Pour faciliter la sortie du port, il sera nécessaire d'apporter quelques modifications au pont de bateaux de Hunningue.

4. Sur le côté est du port, il est prévu un quai de chargement de 440 m. de longueur qui sera pourvu peu à peu de

tout l'outillage nécessaire à un port moderne. Le mur de quai, dont la hauteur avec les fondations pourra atteindre 12 m., sera en béton (béton économique) et le parement en sera fait au mortier lissé.

Le couronnement de ce mur est protégé par une plinthe en granit à côté de laquelle se trouve la conduite pour le courant électrique destiné aux grues. L'arête du quai est située au-dessus des hautes eaux et sera horizontale de manière à faciliter l'exécution ultérieure de magasins et d'entrepôts.

Les escaliers, échelles, installations pour l'amarrage des bateaux et autres engins seront placés au quai de la manière usitée.

Les fondations n'occasionneront pas de difficultés particulières vu la nature favorable du terrain.

En plan, le port est placé de telle façon qu'entre la rue projetée appelée Bonergasse et l'alignement du mur de quai, il reste encore une largeur libre de 70 m. Cet espace est suffisant pour installer 3 voies de chargement et de circulation, pour permettre, sur 23 m. de largeur, la construction d'entrepôts et de magasins avec de larges rampes de chargement, pour donner passage à une route de 9 m. de largeur et enfin pour l'installation de 3 voies de triage et d'une voie courante.

Comme grue de quai, on emploiera de préférence la grue à portique. Le support de cette grue du côté de l'eau court sur le mur de quai tandis qu'elle s'appuie du côté de la terre sur un bâti en fer contre lequel les magasins pourront s'adosser plus tard commodément.

Comme outillage il est prévu dans le devis pour la première période: 3650 m. de voies avec les changements et croisements nécessaires (dont 1500 m. en amont de la Wiese), 2 ponts à bascule et 2 grues pivotantes avec leurs voies ainsi que les travaux pour l'installation des chaussées. En outre les canalisations principales ainsi que la distribution d'eau devront être exécutées avant le remblayage des terrains adjacents au port.

5. Le premier bassin de Petit-Huningue sera relié à la partie suisse de la gare de triage badoise qui est elle-même

reliée aux C. F. F. par ce qu'on appelle la voie de raccordement des deux rives du Rhin à Bâle. Les aiguilles pour le raccordement de la gare badoise avec le port projeté ont été prévues lors de la construction de cette gare. La voie de raccordement elle-même, longue d'environ 1200 m., est posée provisoirement le long de la frontière des deux pays après son croisement avec la Haltingerstrasse, puis gagne la gare de triage par une rampe de 20 ‰. Le rayon minimum est de 180 m. La partie de la voie qui court parallèlement à la frontière pourra plus tard, si c'est nécessaire, être reportée plus au sud.

Les nombreuses voies de débranchement et de triage prévues sur le terrain du port en amont et en aval de la Wiese, permettent la composition de trains complets de marchandises qui pourront gagner directement la gare des marchandises « Wolf » des C. F. F. et plus tard la nouvelle gare du Muttentzer Feld.

6. Coût de la *première période de construction* (devis des bassins et du quai de chargement):

	Fr.
I. Expropriations	1 220 000
II. Dépenses de construction :	Fr.
A. Terrassements	756 650. —
B. Revêtement des talus de l'entrée du port	31 000. —
C. Mur de quai	582 700. —
D. Installations des voies sur le terrain du port	227 000. —
E. Pont sur la Wiese	70 000. —
F. Grues	213 700. —
G. Chaussées, canalisations, conduites d'eau, petits bâtiments, clôtures	86 000. —
H. Voie de raccordement à la gare badoise	70 000. —
I. Frais d'études	38 202. 65
K. Imprévu y compris la direction des travaux environ 10 % des dépenses de construction	204 747. 35
	2 280 000
Dépenses totales	3 500 000

7. En temps normal, la *durée d'exécution des travaux* prévus aurait exigé 1 an $\frac{3}{4}$, mais vu le manque d'ouvriers, cette durée sera nécessairement beaucoup plus longue.

8. *La possibilité du parachèvement ultérieur du port de Petit-Huningue.* Après l'achèvement de la première période de construction du port de Petit-Huningue, il sera possible d'effectuer un transbordement d'environ 700 000 t. de marchandises. Avec le développement que l'on est en droit d'attendre de la navigation, cette installation ne suffira bientôt plus, et il s'agit déjà maintenant de prévoir un agrandissement de ce port, pour lequel le terrain en perspective est très favorable. Ce parachèvement se ferait en deux étapes ultérieures. D'abord on exécuterait un port industriel, pour lequel le terrain qui longe la frontière suisse-alsacienne s'approprie très bien. Enfin, comme dernière étape, on a projeté un remous du Rhin, en corrélation avec la construction d'une usine électrique. Après le parachèvement complet du port on pourrait faire face au transbordement d'un million de tonnes de marchandises. Les dépenses prévues pour la construction complète sont devisées à 11 600 000 francs.

IV.

Il n'est peut-être pas sans intérêt de donner brièvement quelques indications sur le développement, dans les dernières années, de la navigation entre Strasbourg et Bâle.

Les efforts pour continuer le canal de Huningue jusqu'à Bâle et créer un port sur territoire suisse à proximité de l'usine à gaz ayant échoué, et la subvention fédérale de 1 million de francs pour ces travaux se trouvant ainsi périmée, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville tourna ses regards vers la navigation sur le Rhin.

Depuis plusieurs années des courses d'essai se font sur le Rhin. Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville a passé une convention avec la maison Knipscher à Ruhrort et plus tard avec la maison Fendel à Mannheim pour qu'elle fasse des courses régulières moyennant le paiement d'une subvention. Ces subventions ont cessé dès l'année 1911. Depuis, les courses ont continué régulièrement sans subvention jusqu'au commencement de la guerre et cela avec un succès croissant.

La navigation de Strasbourg à Bâle s'est développée

d'une manière considérable et relativement en peu de temps. En 1913, le mouvement des marchandises total s'élevait à 96 653 tonnes, c'est-à-dire 63 376 tonnes de marchandises à la montée et 34 277 tonnes à la descente. Les marchandises d'exportation se montent au 35 % du trafic total.

Les marchandises importées sont notamment : charbon environ 33 197 t., phosphates 7099 t., fer brut 5776 t., bois 3130 t., plomb 2346 t., marchandises de toute espèce 2020 t.

Les marchandises exportées sont principalement les suivantes : lait condensé 8896 t., ciment 7605 t., carbure 4141 t., cendres de pirites 3589 t., silicate de fer 3358 t., aluminium 2768 t., asphalte 2238 t., menues marchandises 765 t., etc.

Le 1^{er} août 1914, commencement de la guerre, la navigation sur le Rhin a été interrompue brusquement. Jusqu'à ce jour, le trafic total avait été de 90 019 t., dont 61 527 t. de marchandises à la montée (y compris des céréales) et 28 492 t. de marchandises à la descente. Si la navigation n'avait pas été interrompue, le trafic total se serait probablement élevé au chiffre de 120 000 t.

Si l'on compare ces chiffres avec ceux de l'importation et de l'exportation totale par Bâle, on peut se dire qu'ils sont minimes; en 1913, le trafic total à Bâle se montait à 4,5 millions de tonnes (y compris le charbon nécessaire à l'exploitation des chemins de fer fédéraux), dont 2,1 millions de tonnes de charbon, de coke et de briquettes, 410 000 t. de céréales et de farines, 150 000 t. de fer et 219 000 t. d'autres marchandises. Mais si l'on considère que la voie navigable de Strasbourg à Bâle n'a été jusqu'à présent améliorée d'aucune façon, qu'au contraire, il existe encore un certain nombre d'obstacles gênant la navigation, qu'à Bâle il n'existe que les installations les plus indispensables pour le trafic et que la navigation faute de remorqueurs et chaulands appropriés à l'état actuel du cours d'eau ne peut se faire que pendant 200 jours de l'année environ, il faut convenir que le trafic sur le Rhin a déjà pris une extension importante qui, dans l'avenir, peut encore grandement se développer.

La navigation sur le Rhin a prouvé qu'elle est réellement viable. En 1913, les économies de transport se montent à 268 854 francs pour un trafic de 96 653 t. On a économisé

par tonne de marchandises fr. 1,82 pour la montée et fr. 4,53 pour la descente. Les économies par tonne kilométrique sur le parcours de Strasbourg à Bâle s'élèvent à 2,2 centimes. Les résultats obtenus sont donc très favorables.

V.

La Confédération a, dès le début, pris une attitude bienveillante vis-à-vis des efforts faits pour introduire la navigation.

En 1896 déjà, l'Assemblée fédérale a accordé une subvention de 1 million de francs pour le prolongement du canal de Huningue jusqu'à Bâle. Cette décision fut annulée, le projet n'ayant pu être exécuté. Depuis, l'Assemblée fédérale a subventionné deux fois les installations de débarquement sur la rive gauche; en 1907 par 248 200 francs, et en 1910 par 444 435 francs. Nous faisons en outre remarquer que la Confédération a subventionné fréquemment les recherches des autorités et des particuliers ainsi que l'exécution d'écluses de navigation aux usines électriques le long du Rhin; pour le premier but, il a été dépensé 60 000 francs, pour le second, 100 000 francs. Les autorités fédérales ont donc manifesté par leur attitude, qu'il était de l'intérêt général de la Suisse d'encourager la navigation.

La création d'un port à Petit-Huningue sera donc une nouvelle étape dans cette voie; son exécution est devenue une nécessité absolue, si l'on ne veut pas entraver l'accroissement du trafic par eau. C'est surtout depuis les hautes eaux de l'année 1910 que cette nécessité se fait sentir et il a été démontré qu'il était très dangereux de laisser les bateaux en plein fleuve où ils sont exposés aux chocs d'objets flottants et où la vitesse considérable du courant peut les entraîner à la dérive. Ce dernier danger peut être évité dès la première étape de la construction du pont de Petit-Huningue, par la création d'un bassin de virement et de sûreté et d'un quai de débarquement.

L'importance de la navigation internationale fluviale pour toute la Suisse étant aujourd'hui généralement reconnue, il paraît indiqué que la Confédération continue à encourager le développement des transports par eau sur le Rhin. L'Assemblée fédérale a accordé, dans les années 1907

et 1910 des subventions fédérales de 50 % pour la création et l'agrandissement des installations sur la rive gauche du Rhin, vu l'intérêt général que ces installations présentent pour toute la Suisse. La demande du canton de Bâle-ville, qu'il lui soit accordé, pour la création du port de Huningue, une subvention de même taux que celle qui a déjà été allouée pour les installations existantes, nous paraît donc devoir être accueillie favorablement, attendu que ce port n'est qu'un complément de ces installations dont l'exécution, pour la sûreté de la navigation, ne peut plus être différée.

VI.

1. Le projet de port lui-même ne donne lieu à aucune observation. Il répond complètement aux exigences actuelles de la navigation. Ces installations peuvent aussi être agrandies plus tard dans le sens indiqué plus haut, si le besoin s'en fait sentir, par l'exécution complémentaire d'un bassin pour l'industrie et par la création d'une usine électrique qui provoquera un remous des eaux du Rhin. Cette dernière étape ayant été atteinte, il sera possible de mener les chandls arrivant par le canal de Huningue dans le nouveau port de Petit-Huningue en traversant le Rhin; ce port servira donc aussi de garage et de place de transbordement pour les bateaux qui circulent sur ce canal. On peut encore faire observer que la subvention accordée pour cette première étape ne doit pas porter préjudice à une étape ultérieure. Il faut noter en particulier que la question doit rester ouverte de savoir s'il est de l'intérêt général de la Suisse d'agrandir le port de Petit-Huningue ou s'il n'est pas préférable de créer un nouveau grand port à Birsfelden qui pourrait être relié à la grande gare de triage projetée par les chemins de fer fédéraux près de Muttens. Mais même si l'on donnait la préférence à cette dernière solution, la création d'un port à Petit-Huningue n'en serait pas moins indispensable comme il a été dit plus haut.

2. La question du *raccordement du port de Petit-Huningue avec le réseau des chemins de fer fédéraux* n'est pas encore assez élucidée. On étudie encore celle de savoir si, outre la communication avec la gare badoise, il n'y aurait pas lieu de relier directement ce port avec la gare de St. Jean par un pont à construire sur le Rhin, le pont des Trois roses, projeté depuis longtemps. Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-

ville s'est déclaré d'accord avec l'exécution de ce pont et de la communication directe avec la gare de St. Jean, cela sous réserve de ratification par le Grand Conseil.

Les frais de construction de ce pont qui comprendraient non seulement ceux de la partie nécessaire au chemin de fer, mais aussi les dépenses nécessaires à la voie charretière et aux trottoirs seraient répartis comme suit :

$\frac{1}{3}$ à la charge de la Confédération,

$\frac{1}{3}$ à la charge des chemins de fer fédéraux

et $\frac{1}{3}$ à la charge du canton de Bâle-ville.

Les frais du raccordement de la voie ferrée Bâle-St. Jean (à l'exclusion du pont) seraient à la charge des chemins de fer fédéraux.

3. On admet que l'*expédition des marchandises* et l'*exploitation du port du Rhin* ainsi que de la ligne de raccordement seront confiées aux chemins de fer fédéraux à des conditions à débattre ultérieurement. Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville s'est déclaré en principe d'accord avec cette manière de procéder, naturellement sous réserve de l'approbation du Grand Conseil, pour autant que cette autorité est compétente.

4. Pour l'exécution des travaux projetés, il est prévu un délai de 3 à 5 ans; la subvention totale, calculée à 50 % du devis de 3 500 000 francs, serait de 1 750 000 francs, et le maximum à payer annuellement pourrait être fixé à 350 000 francs.

Vu la situation politique et économique actuelle, il nous paraît désirable que ce soit le Conseil fédéral qui fixe l'époque à laquelle les travaux pourront être commencés.

Nous prenons la liberté de vous soumettre le projet d'arrêté fédéral ci-après et de le recommander à votre approbation.

Veillez agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 16 octobre 1917.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

SCHULTHESS.

Le chancelier de la Confédération,

SCHATZMANN.

(Projet.)

Arrêté fédéral

allouant

une subvention au canton de Bâle-ville pour la création
d'un port sur la rive droite du Rhin à Bâle près
de Petit-Huningue.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu l'office du Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville du
7 avril 1917;

Vu le message du Conseil fédéral du 16 octobre 1917;

En vertu de l'art. 23 de la constitution,

arrête :

Art. 1. Il est alloué une subvention au canton de Bâle-ville pour la création d'un port sur la rive droite du Rhin à Bâle près de Petit-Huningue. Cette subvention est fixée à 50 % des frais effectifs et au maximum à 50 % du devis de 3 500 000 francs, soit à 1 750 000 francs.

Art. 2. Cette subvention est accordée aux conditions suivantes :

- a. Le Conseil fédéral fixera la date du commencement des travaux.
- b. L'expédition des marchandises et l'exploitation du port ainsi que de la voie de raccordement seront assurées par les chemins de fer fédéraux à des conditions à débattre ultérieurement.
- c. Dans le cas où les chemins de fer fédéraux reconnaîtraient l'urgence d'un raccordement direct du port avec la gare de St. Jean, le gouvernement du canton de Bâle-ville s'engage à exécuter, à une époque qui sera fixée par le Conseil fédéral, le pont dit des Trois roses et d'en activer la construction de manière qu'il puisse être livré à la circulation le plus tôt possible.

Les dépenses d'exécution du pont tout entier, c'est-à-dire de la partie nécessaire à la voie du chemin de fer ainsi que de celle pour la voie charretière et les trottoirs, seront réparties comme suit :

- $\frac{1}{3}$ à la charge de la Confédération,
- $\frac{1}{3}$ à la charge des chemins de fer fédéraux,
- $\frac{1}{3}$ à la charge du canton de Bâle-ville.

Dans le cas où le Conseil fédéral déciderait l'exécution de ce pont, il adresserait un message spécial à l'Assemblée fédérale.

Art. 3. Les plans d'exécution doivent être soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 4. Il est accordé au canton de Bâle-ville un délai de trois ans pour achever les travaux à partir du jour où ils auront été commencés.

La date du commencement des travaux sera fixée par le Conseil fédéral.

Art. 5. Le versement des subsides aura lieu au fur et à mesure de l'avancement des travaux et sur la présentation de décomptes et des pièces comptables fournies par le gouvernement cantonal et vérifiées par l'inspection suisse des travaux publics.

Le maximum annuel est fixé à 350 000 francs et le premier versement aura lieu dans la même année que celle où les travaux auront été commencés, toutefois pas avant 1919.

Art. 6. Les programmes annuels des travaux seront soumis à l'approbation de l'inspection suisse des travaux, qui veillera aussi à ce que les travaux soient exécutés conformément aux plans. Le gouvernement cantonal fournira aux mandataires de cette inspection les renseignements et l'appui nécessaires.

Art. 7. Un délai d'un an est accordé au canton de Bâle-ville pour déclarer s'il accepte le présent arrêté.

Le présent arrêté sera abrogé si cette déclaration n'a pas lieu en temps utile.

Par l'acceptation du présent arrêté, le canton de Bâle-ville s'engage à exécuter les travaux de la première période du port de Huningue dans un délai de trois ans.

Art. 8. L'entretien des ouvrages subventionnés est à la charge du canton de Bâle-ville sous la surveillance de l'inspection suisse des travaux publics.

Art. 9. Le présent arrêté, n'étant pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.

Art. 10. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'allocation d'une subvention au canton de Bâle-ville pour la création d'un port sur la rive droite du Rhin à Bâle près de Petit-Huningue. (Du 16 octobre 1917.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	797
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.10.1917
Date	
Data	
Seite	285-300
Page	
Pagina	
Ref. No	10 081 434

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.