



Cercle des amis du Patrimoine de Lauterbourg et Environs

Le Cercle des Amis du Patrimoine de Lauterbourg et Environs vous présente l'histoire du port de Lauterbourg, en deux épisodes. Cette première partie présente le contexte rhénan et relate les origines du port jusqu'au Second Empire pour couvrir ensuite la période allemande jusqu'à l'orée de la Première Guerre mondiale.

Histoire du port du Rhin à Lauterbourg – 1/2

Jusqu'au début du XIX^{ème} siècle, le Rhin se divisait en de nombreux bras, formant des bancs et des îles qui pouvaient se déplacer d'année en année. Malgré ce phénomène, un bac reliant les deux rives existait en 1521, et une île « Grau-Wörth » située au milieu du Rhin, a été habitée jusqu'en 1767. Mais les ports les plus proches étaient situés au sud, à Strasbourg et au nord, à Spire et à Mannheim : le débit du fleuve était trop fluctuant pour installer un port à hauteur de Lauterbourg.



Extrait de *Blick vom Isteiner Klotz gegen Basel* - Peter Birmann (~1819)

Cette peinture est l'illustration de référence pour illustrer le Rhin et ses îles avant les travaux de « régularisation » du XIX^{ème} siècle.

Un préalable : la régularisation du Rhin

L'idée de régulariser le Rhin afin de sécuriser la navigation en passant par l'aménagement d'un chenal « en lit mineur » est ancienne. Elle se concrétise au XIX^{ème} siècle sous l'impulsion de l'ingénieur badois Gottfried Tulla.



Carte autour de Lauterbourg en 1840. En suivant le cours du Rhin on aperçoit les nombreuses îles dont certaines étaient habitées.

Les travaux débutent en 1817 à Sondernheim et Mannheim, et se poursuivent à partir de 1840 sur la partie franco-allemande du Rhin. Les travaux s'achèvent en 1876.

Lauterbourg accueillait de manière occasionnelle des bateaux à vapeur de la Kölnische Gesellschaft, qui faisaient relâche pendant leur trajet de 9 heures entre Cologne et Strasbourg. Mais le poste d'embarquement, sommairement aménagé, ne permettait alors qu'un trafic marchandises et voyageurs très limité.

Les travaux de « rectification » du cours du Rhin font toutefois apparaître une anse à vocation portuaire incontestable, reliquat d'un ancien bras du fleuve entre l'île du Fahrkopf et la digue d'inondation. Ainsi, en 1846, le conseil municipal de Lauterbourg, présidé

par le maire Louis Lambert, décide de créer un véritable port. Une requête est alors adressée au sous-préfet de Wissembourg et à la chambre de commerce de Strasbourg, dans laquelle la Ville fait part de son souhait de développer le commerce local. L'avis émis par la chambre de commerce de Strasbourg est pourtant

négatif. Celle-ci craint qu'un port à Lauterbourg ait de fâcheuses répercussions sur le trafic de celui de Strasbourg. Lauterbourg risquerait, selon elle, de prendre autant d'importance sur la rive gauche du Rhin que Mannheim sur sa rive droite.

Carte postale de 1908

*Selon les travaux de Jean-Claude Streicher,
le terminal charbonnier que l'on aperçoit
appartenait à la société Thyssen.*

Sous le Second Empire

Un bac volant relie les deux rives du Rhin à hauteur de Lauterbourg dès 1850. Et en 1853, la municipalité dirigée par le maire Antoine Klipffel lance une nouvelle offensive en direction de la sous-préfecture. La commune estime que l'établissement d'un port est une question de vie ou de mort pour Lauterbourg. L'approbation du projet au niveau du ministère est finalement obtenue en 1855. Les travaux se déroulent rapidement, et à partir de 1856 le « port-État » de Lauterbourg peut remplir son office de port de commerce.

En 1857, la municipalité reconnaissante demande dans une supplique à Napoléon III l'autorisation de l'appeler « Port Napoléon ».

Période allemande 1871-1914

Le port connaît sous l'annexion allemande ses grandes heures de prospérité. Il faut attendre 1876 pour que la liaison ferroviaire entre Strasbourg et Ludwigshafen, qui passe par Lauterbourg, soit achevée, et 1884 pour que le port y soit raccordé. En 1885, le tonnage traité à Lauterbourg n'est encore que de 8 415 tonnes, mais ce chiffre augmente dès lors que la société Raab-Karcher y installe un établissement charbonnier.

Le 18 août 1885, c'est l'entrée triomphale de deux péniches de charbon de la Ruhr tirées par le Rheindampfer Taunus de Duisburg. Leur arrivée est saluée par des coups de mortier et dignement célébrée tout au long de la journée. Les terrains nécessaires pour le transfert, le stockage et la manutention du charbon avaient été loués à l'entreprise par la municipalité présidée par le maire Charles Adam. Les installations de la firme Raab-Karcher s'étendent ensuite progressivement, de 1892 à 1893. Elles occupent jusqu'à 20 hectares en aval, à l'emplacement actuel de l'usine Dow, anciennement



Rohm&Haas France. Six grues permettaient alors de décharger le charbon des péniches, après quoi il était reconditionné pour être transféré sur Strasbourg par voie ferrée. Jusqu'à 250 tonnes de charbon pouvaient ainsi être traitées pendant une journée de 8 heures. 5 km de voie ferrée à gabarit normal, des chemins de wagonnets suspendus, des trieurs et des concasseurs complètent l'équipement de ce grand dépôt charbonnier. En outre, huit digues perpendiculaires au Rhin sont construites pour contenir le stockage et empêcher le charbon de partir au fil de l'eau lors d'inondations prévisibles.

En 1896, une centrale électrique est installée. Elle produit le courant nécessaire à l'alimentation en électricité des installations portuaires, notamment une grue électrique, mais satisfait également les besoins de Lauterbourg et de Wissembourg.

En 1905, la société Raab-Karcher achète la forêt de l'hôpital dans le but de creuser un canal permettant de desservir les installations vers l'ouest en vue d'une extension future. Ce projet, ainsi que deux projets successifs de canaux reliant Lauterbourg et Strasbourg, ne fut concrétisé.

Le port de Lauterbourg atteint son apogée en 1910, avec 408 000 tonnes traitées. Le trafic charbonnier diminue par la suite, car la poursuite des travaux de régulation du Rhin permet aux convois de charbon d'atteindre Strasbourg avec tout leur chargement – sans s'alléger à Lauterbourg.

*Jean-Pierre Bitterwolf & Christophe Bord
membres du Cercle des Amis du Patrimoine.*