

Dans le précédent bulletin municipal nous vous avions présenté une première partie de l'histoire du port de Lauterbourg - des origines jusqu'à la fin de la période allemande, en 1918. Cette seconde partie poursuit cette exploration jusqu'à nos jours.

Histoire du port du Rhin à Lauterbourg - 2/2

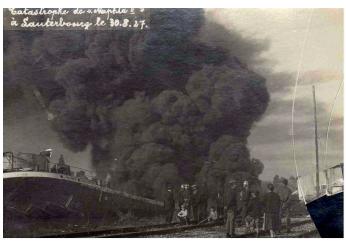
Période de l'entre-deux-guerres (1918-1945)

La première guerre mondiale représente pour le port de Lauterbourg le début d'une phase de léthargie. À la fin de la guerre, en 1919, les installations charbonnières de *Raab-Karcher* sont mises sous séquestre, et elles deviennent en 1920 propriété de la Ville de Strasbourg. Celle-ci les loue alors pour 20 ans au *Comptoir des combustibles d'Alsace-Lorraine (CCAL)*: 7 hangars de briquettes sont construits. Toutefois, l'achèvement des travaux du lit rend désormais possible le déchargement des convois de charbon à Strasbourg. Le trafic à Lauterbourg ne cesse alors de régresser: en 1924, le trafic charbonnier à Lauterbourg ne représente plus que 11 % de celui de Strasbourg.

La catastrophe du Naphta 2

Dans les années 1920, le port de Lauterbourg assure toutefois encore un trafic important d'hydrocarbures

bruts destinés à la raffinerie de Pechelbronn. Une catastrophe survenue en 1927 inscrit durablement le souvenir de cette activité dans les mémoires. Dans la nuit du 30 août 1927, le pétrolier Naphta 2, chargé de pétrole provenant de Russie, explose. L'enquête conclut à une imprudence commise par un matelot qui était allé étancher sa soif en ville. De retour au port, il se trompe de bâtiment : il se retrouve sur le Naphta 2, et non sur son bateau, le remorqueur Strasbourg. On imagine que c'est pour retrouver son chemin dans la nuit qu'il craque alors une allumette, ce qui provoque l'explosion du pétrolier. Le Naphta 2 se fend en deux, et les 400 tonnes de pétrole qui se trouvaient encore à bord s'embrasent – 600 tonnes avaient été transférées dans des wagons la veille, à destination de Pechelbronn. L'accident coûte la vie à deux personnes, le capitaine du pétrolier, *Richard Schwiendy*, et le matelot imprudent, *Otto Elbing*. Il blesse également grièvement une femme et un enfant qui se trouvaient à bord, mais qui furent ramenés sur la rive par le courageux cantonnier Buhmuller.



Le Naphta 2 en flammes (Doc. Musée du pétrole, Merkwiller-Pechelbronn).

Un déclin progressif

En 1933, le CCAL cesse toute activité charbonnière sur le site, et l'essentiel de ses installations est vendue à la ferraillerie. Seuls quelques bâtiments de *Raab-Karcher* subsistent de nos jours. Le bâtiment de direction, rénové, abrite actuellement une partie des services administratifs de l'usine *Dow* (anciennement *Rohm & Haas France*). Il se trouve à l'entrée de l'usine. L'atelier de réparation, lui, a été loué à la Société *Sparteries et vanneries du Rhin*, puis a repris du service comme magasin pour pièces d'entretien de l'usine *Dow*.

Une station de pompage permet de transvaser le produit dans un grand réservoir situé sur le terre-plein de l'unique quai qui existait alors. Ces installations, qui appartiennent à la Société *Pechelbronn*, restent en service jusqu'en 1940. Quelques vestiges rouillés subsistent jusqu'en 1954, date à laquelle ils sont également envoyés à la ferraillerie.

Pour la municipalité, c'est un retour à la case départ, à un niveau d'activité équivalent à celui de 1856. Triste situation après les heures de gloire de la Belle Époque!

Réindustrialisation du port (1947 - 2024)

En 1947, la scierie Schneider/Klein s'implante dans la zone portuaire. Une autre entreprise, G. Bastian, la rejoint de 1950 à 1960 : elle assure une double activité d'entreposage et de vente de bois de construction, d'une part, et de fabrication de paillassons avec du roseau pour les plâtriers, d'autre part (des nasses fixées aux plafonds qui assurent l'adhésion du plâtre, lissé par ces artisans)

L'année 1958 sonne le réveil du port! La municipalité, sous la conduite du maire Joseph Hemmerlé, favorise l'implantation de deux entreprises importantes qui souhaitent profiter du débouché rhénan – le Rhin étant considéré comme la colonne vertébrale de l'Europe en matière de transports et d'échanges commerciaux : la Compagnie française d'entreprise mécanique (CFEM), devenue Eiffel Constructions métalliques en 1989 puis Eiffage Construction Métallique, spécialisée dans la charpente métallique ; et la Société Minoc (Rohm & Haas Company), qui deviendra Rohm & Haas France en 1973 puis Dow en 2009.

En 1961, la *Société des gravières de Lauterbourg* s'implante également dans la zone portuaire. Le vieux port d'État, incorporé dans la circonscription du Port autonome de Strasbourg (PAS) connaît ensuite un développement important, grâce aux efforts d'investissement du *PAS*.

En 1962, le quai n° 1 est prolongé pour atteindre 1430 m, par réfection complète de la berge-quai de 1856. Il permet désormais le stationnement de 5 bateaux, et comporte un portique à grue de 6 tonnes avec benne preneuse de 1,5 tonnes de charge utile. Cet équipement assure le déchargement de matières premières destinées à l'industrie locale : soufre, minerai, perlite.

En 1965, le quai n° 2, long de 175 mètres, est aménagé en pan coupé à partir de l'extrémité du quai n° 1. Il est utilisé pour le chargement d'agrégats (graviers), équipé d'une élinde télescopique à bande d'un débit de 500 tonnes par heure. Sur le terre-plein de ce quai se trouve une usine de criblage de gravier (*Photo ci-dessous*) appartenant à la société des gravières de Lauterbourg.



En 1970, un poste de déchargement pour monomères acryliques est installé. Il est raccordé directement à l'usine *Rohm & Haas France* par un pipeline.

En 1972, le quai n° 3, d'une longueur de 80 mètres, est entrepris par la *CFEM (Eiffel)*. Il est destiné au chargement de



(2) Le poste de déchargement de Dow, à l'entrée du quai n°1 prolongé en 1962

pièces lourdes et dispose d'un portique de 250 tonnes. Au sud de ce quai, la compagnie ajoute une rampe permettant de mettre à l'eau des flotteurs construits à l'usine de Lauterbourg pour les plateformes de forage en mer.

L'année 1975 voit la fin des travaux de dragage du port. Le bassin atteint 45 hectares. Des berges insubmersibles sont aménagées, qui pourraient permettre un développement atteignant au maximum la limite sud du ban communal. Ceci représente une longueur de 1000 mètres, et jusqu'à 70 hectares de terrains aménageables.

D'autres implantations depuis et à venir.

- La société KEMIRA est arrivée en 1969 et a fermé en 2013.
 Elle était spécialisée dans le commerce interentreprises de produits chimiques;
- L'entreprise *SANARA*, présente **depuis 1963**, est devenue *Walon France* en 1992. C'est une entreprise de transport.
- *Le Comptoir agricole* est également présent **depuis 2016**, avec notamment une installation de stockage.
- En juillet 2018, la plate forme trimodale Rhin-rail-route est inaugurée.
- Un datacenter de l'entreprise Contabo est en cours de construction, et débutera son activité en 2024.
 D'après le site de l'entreprise, il sera constitué de 7 bâtiments et abritera environ 50 000 serveurs informatiques
- En 2022, l'entreprise Viridian annonce un projet d'usine de raffinage de lithium devant être concrétisé **en 2025**.



Infographie extraite du site internet de Contabo, Vue d'artiste de l'implémentation achevée

Par Jean-Pierre Bitterwolf & Christophe Bord (mise en page), membres du Cercle des Amis du Patrimoine