

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 50 (1924)
Heft: 18

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39091>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE AGRÉÉ PAR LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin. — Energie perdue par les organes de décharge des turbines hydrauliques, par Jules CALAME, ingénieur (suite). — Concours pour l'élaboration des plans d'une église catholique et d'une cure, à Fribourg (suite). — Les projets de la S. A. L'Energie de l'Ouest-Suisse. — SOCIÉTÉS : Société suisse des Ingénieurs et des Architectes (Assemblée des délégués et 49^e Assemblée générale). — BIBLIOGRAPHIE. — Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Le Bureau de la Commission Centrale a jugé opportun de procéder à un nouvel examen en ce qui concerne l'état de la navigation dans les territoires occupés. Cet examen a été effectué à Coblenz à l'occasion du voyage du Président de la Commission Centrale au cours d'une séance du Comité des Communications de la Haute Commission.

Les résultats se trouvent consignés dans le rapport du Bureau reproduit ci-après. Ce rapport fait suite au rapport des Secrétaires Généraux du 3 mars 1924 (B. I. 1924. C. n° 26).*

Contrôle de la C. I. N. C.

L'état de la question à la dernière session de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, a été résumé, par le président de cette dernière, dans les termes suivants :

« Le Président constate que le visa du manifeste avant le départ du bateau n'est plus exigé et que le dépôt du manifeste peut être opéré même après le départ, mais qu'il y a cependant intérêt à ce que le manifeste chaque fois que cela sera possible, soit déposé avant le départ. Un reçu du manifeste est donné aux intéressés afin de leur permettre de justifier, le cas échéant, qu'ils ont accompli les formalités réglementaires, mais ce reçu n'est pas obligatoire et notamment les bateaux qui n'auraient pas déposé leur manifeste avant le départ du bateau et n'auraient pas de reçu à bord, ne peuvent être arrêtés pour ce fait, mais simplement arraisonnés par les vedettes de contrôle, sans que la navigation soit entravée et pour autant que les bateaux n'effectuent pas de transports illicites, uniquement afin de permettre aux autorités compétentes d'examiner leur manifeste.

Telle est, d'après les déclarations qui viennent d'être faites, la situation actuelle qui correspond aux ordonnances 17 et 37 en vigueur depuis 1920. »

Le « Verein » se plaint de ce que dans les ports de Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim, Mayence et Wesseling, le contrôle n'est toujours pas effectué d'une manière conforme à ce qui avait été convenu.

La même plainte a été formulée par la délégation néerlandaise en ce qui concerne les ports de Ludwigshafen, Mayence, Bingen et Uerdingen.

En outre, le « Verein » et la Délégation néerlandaise se plaignent de ce qu'un manifeste continue à être exigé pour les bateaux vides allant de Mannheim à Ludwigshafen.

Conclusion.

Les plaintes formulées seront transmises à la C. I. N. C. qui sera priée de veiller à la stricte application des instructions données par ses services d'exécution.

Formalités douanières.

I. — Transports des marchandises indigènes ou indigénées à l'intérieur des Territoires Occupés.

L'état de la question à la dernière session de la Commission Centrale a été formulé dans les termes suivants par M. Carteron.

TRAFFIC A L'INTÉRIEUR DES T. O.

« Le Comité Directeur des Douanes a rapelé à ses services que le trafic intérieur est libre ; tout récemment encore une circulaire du 18 mars n° 7458 a renouvelé cette instruction. Cette circulaire est ainsi conçue :

« d) La circulation des marchandises à l'intérieur des Territoires occupés étant libre, il y a lieu de permettre le libre chargement dans les ports fluviaux et la libre navigation des marchandises allant d'un port des Territoires occupés à un autre port des territoires occupés. En particulier, il y a lieu de faire cesser certains errements qui ont été signalés au Comité Directeur des Douanes et qui seraient suivis notamment à Duisbourg et à Mannheim où des chargements de charbon de la Ruhr, ainsi que des bateaux vides allant d'un port des territoires occupés à un autre port des territoires occupés seraient soumis au contrôle douanier. »

Le « Verein » se plaint de ce que, dans presque tous les ports occupés, le contrôle douanier continue à s'exercer sur ces transports d'une manière qui entrave la navigation notamment sous la forme de permis d'embarquer ou de débarquer, les douanes réclamant même, dans certains cas, des indemnités pour prestations effectuées en dehors des heures de service réglementaire pour ce contrôle abusif.

Conclusion.

Le C. D. D. rappellera à ses services d'exécution qu'aucune autorisation préalable de charger ou de décharger n'est exigée en ce qui concerne les marchandises indigènes ou indigénées dont la manipulation peut s'effectuer en dehors des heures de service sans qu'aucune indemnité puisse être exigée de ce chef.

Le C. D. D. estime toutefois qu'une certaine surveillance est nécessaire pour empêcher les chargements ou déchargements qui seraient faits en fraude en raison du fait que le Rhin forme en certains points la frontière douanière des T. O.

2. — Importation et Exportation.

a) Le « Verein » se plaint de la lenteur avec laquelle les licences d'importation et d'exportation seraient délivrées.

M. Carteron déclare que la durée de 2 à 3 semaines indiquée par le « Verein » est fortement exagérée. D'après les constatations faites par le C. D. L. la durée normale de délivrance d'une licence est de 3 ou 4 jours lorsque la demande est établie conformément aux règles prescrites.

b) Le « Verein » demande la suppression des duplicata des licences et des dérogations ou tout au moins l'octroi de facilités aux firmes honorablement connues.

M. Carteron déclare que l'exigence d'un duplicatum est supprimée en ce qui concerne les licences d'importation.

Pour le surplus, il rappelle les facilités qui ont déjà été antérieurement octroyées aux firmes honorablement connues et qui ont fait à la dernière session de la C. C. R. l'objet de la déclaration suivante :

« Trafic à l'exportation. — Des difficultés sont résultées d'une disposition réglementaire aux termes de laquelle le duplicatum des licences d'exportation devait être envoyé au poste douanier de sortie, par les voies de service, de façon

à pouvoir être confronté avec l'original de la licence. Cependant le Comité Directeur des licences a admis sur ce point des facilités qui sont précisées dans la circulaire du 12 septembre 1923, qui porte :

« Par lettre n° 2635 en date du 2 juillet 1923, le Comité Directeur des licences avait décidé que dans des cas exceptionnels, les duplicata des licences destinées aux postes douaniers de sortie pourraient être remis sous pli cacheté au bénéficiaire de la licence qui se chargerait de les remettre lui-même au poste de douane.

« Ces facilités n'étant pas suffisantes dans tous les cas pour remédier aux difficultés qui ont été signalées, le Comité des licences a décidé de les compléter par les mesures suivantes :

« Les firmes qui en feront la demande et dont l'honorabilité est assez connue pour donner l'assurance qu'aucune fraude n'est à redouter de leur part, pourront être autorisées à faire sortir leur marchandise des territoires occupés sur simple présentation de la licence originale, alors même que le duplicatum destiné au poste douanier de sortie ne lui serait pas encore parvenu. Ces firmes pourront être également autorisées à faire sortir leur marchandise par un point quelconque de la frontière des territoires occupés, quel que soit le point de sortie indiqué sur la licence. »

Ces dispositions permettent la sortie des marchandises par un poste quelconque et dispensent de la confrontation du duplicatum avec l'original de la licence ; mais il faut qu'une demande spéciale soit faite par les exportateurs et il semble qu'il y en ait fort peu qui aient jusqu'ici formulé de pareilles demandes. Toute société de navigation honorable et importante peut cependant bénéficier de ces avantages. »

M. Carteron a l'impression que ces facilités ne sont pas toujours suffisamment connues des intéressés et il suggère que les transporteurs les portent à la connaissance de leurs clients.

Conclusion.

1. — Il est pris acte de la suppression des duplicata des licences et dérogations d'importation.

2. — En ce qui concerne les licences et dérogations d'exportation, le « Verein » et ses membres s'efforceront de faire connaître à leurs clients les facilités antérieurement consenties telles qu'elles résultent des déclarations faites au cours de la première session de 1924 et publiées par les soins de cette dernière (« Navigation du Rhin » et « Rhein » du 10 avril 1924 ; « Bulletin Technique de la Suisse romande » du 26 avril 1924 et « Schweizerische Wasserwirtschaft » du 25 avril 1924.)

3. — Transit.

a) La Délégation des Pays-Bas fait observer que les autorités douanières à Emmerich ne reconnaissent pas l'applicabilité des règles relatives au transit au cas de marchandises en transit à travers les T. O. en provenance de l'Allemagne non occupée et traversant la zone britannique¹.

A moins qu'il ne s'agisse de marchandises dont la provenance n'a pu être constatée (ce dont les renseignements fournis ne permettent pas de juger) l'on se trouve en présence d'une application erronée de la décision du 24 novembre 1923.

Conclusion.

Le C. D. D. rappellera à ses services que la décision du 24 novembre 1923 s'applique à toutes les marchandises en provenance d'Allemagne non occupée, expédiées à l'étranger à travers les T. O. sans distinguer entre celles qui n'empruntent pas et celles qui empruntent les voies de communication de la zone britannique, pour autant que la provenance de ces dernières puisse être constatée.

b) La Délégation des Pays-Bas se plaint de ce que les autorités douanières auraient exigé d'un armement « d'accepter la responsabilité... pour tout le transport, c'est-à-dire aussi pour celui qui s'effectue par les voies ferrées exploitées par la Régie ou par tout autre moyen de transport. »

Conclusion.

Les circonstances de fait demanderaient à être précisées. Il y a apparemment erreur.

¹ Cette observation est confirmée par l'exposé de la Chambre de Commerce de Cologne (voir plus loin).

c) La Délégation des Pays-Bas signale que la douane d'Emmerich exige « que les marchandises en provenance de Mannheim soient plombées, tandis que les douaniers de ce port ne veulent pas procéder à ce plombage. »

Conclusion.

Le contrôle douanier exige que les marchandises en transit soient ou bien plombées ou bien placées sous la surveillance de gardiens. Il est désirable que le plombage soit effectué de manière à immobiliser aussi peu d'espace vide que possible à l'intérieur des bâtiments.

d) La Délégation des Pays-Bas signale que toutes les facilités d'entreposage des ports francs n'ont pas encore été rétablies : « sous ce rapport, dit-elle, on a attiré l'attention sur l'utilité qu'il y aurait à permettre de faire usage de tous les entrepôts particuliers d'autrefois, en tant que cela n'est pas encore permis. » Tel est notamment le cas à Duisbourg-Ruhrort et à Dusseldorf.

On a fait remarqué à ce propos que la liste mise à jour des ports francs du Rhin, demandée au cours de la session d'avril 1924 de la Commission Centrale par les représentants de la H. C. I. T. R. n'avait pas encore été fournie.

Conclusion.

La solution de cette question pourra être envisagée lorsque le renforcement du personnel, actuellement à l'étude, aura pu être réalisé.

e) Spécialement en ce qui concerne le port franc de Cologne, un exposé de la Chambre de Commerce montre les inconvénients qui résultent de la situation actuelle, inconvénients sur lesquels la Délégation des Pays-Bas insiste de son côté.

Les bateaux destinés à Cologne doivent s'arrêter à Dusseldorf, y présenter la licence d'importation étrangère. La restitution ultérieure éventuelle est lente et compliquée. Il en résulte que l'on ne peut plus comme jadis faire venir des marchandises en consignation, les entreposer et les réexpédier sans frais si elles ne sont pas vendues. Tel est le cas, par exemple, du savon Sunlight et du drap anglais. Les transports jadis effectués de certains ports francs — Ludwigshafen et Hambourg — par exemple à Cologne, port franc, sont également devenus impossibles.

Le trafic direct maritime-rhénan dont Cologne est le terminus souffre particulièrement de cet état de choses.

Le transbordement de navire de mer sur chaland de marchandises destinées à l'amont doit se faire à Dusseldorf au lieu de Cologne.

Des marchandises libres, mais soumises à licence d'importation destinées à l'Allemagne non occupée, ne sont pas admises à transiter en transbordement par Cologne par la douane interalliée.

L'exportation de la zone britannique est entravée par le fait que les marchandises de ce trafic doivent être chargées par dessus les autres.

Enfin, le transbordement de marchandises en provenance du Territoire non occupé est également très difficile, les attestations de la douane allemande, constatant le fait du transit, n'étant pas reconnues par la douane interalliée.

Conclusion.

La question de l'ouverture du port franc de Cologne est à l'étude entre les autorités britanniques, ainsi que le C. D. D. d'une part, les intéressés au commerce et à la navigation, d'autre part. Une solution paraît devoir intervenir incessamment.

Généralités.

a) Le manque de personnel est signalé à la fois par le « Verein » et par la délégation des Pays-Bas.

A Dusseldorf notamment, d'après cette dernière, « la cargaison (y compris les marchandises libres) de chaque navire à dédouaner, doit être inscrite, selon le manifeste, dans un seul livre par un seul fonctionnaire. » Deux autres fonctionnaires sont, paraît-il, chargés de faire le compte des droits à acquitter et d'assurer le contrôle. Il en résulte des retards fâcheux. La pénurie de personnel se ferait surtout sentir également à Duisbourg et à Coblenze.

Conclusion.

Le renforcement du personnel sera étudié par le C. D. D.

b) Le « Verein » se plaint également de ce que les heures de service de la douane ne sont toujours pas strictement observées, notamment à Duisbourg où les bureaux ne seraient ouverts que de 9,30 à 11,30 h. et de 2,15 à 4 h.

En outre, — et la même observation est faite par la délégation des Pays-Bas, — la nécessité de formuler deux heures à l'avance la demande de prestations en dehors des heures de service, rend cette facilité, en pratique, souvent illusoire.

Enfin, en ce qui concerne l'écluse de Hœchst, le « Verein » attire l'attention sur les inconvénients résultant de ce que les heures de service de la douane ne concordent pas avec les heures d'ouverture de l'écluse. Il demande que le bureau de douane y soit ouvert le dimanche comme il l'est à Emmerich.

Conclusion.

Le C. D. D. attirera à nouveau l'attention de ses services sur la nécessité de se conformer strictement aux prescriptions en vigueur quant à la fixation des heures de service. Il étudiera la possibilité d'appliquer aux bureaux des ports du Rhin le régime des bureaux-frontières. Le surplus de la demande fera l'objet d'un examen.

c) La Délégation des Pays-Bas signale, en ce qui concerne les ports autres que les ports francs, que des services douaniers existaient autrefois notamment à Rees, Orsoy, Hamborn, Geisenheim, Remagen, Neuwied, Andernach et Bonn. A l'exception de Neuwied, ces services n'ont pas été rétablis. Les intéressés néerlandais insistent surtout en ce qui concerne Bonn et Andernach.

Conclusion.

La possibilité de rétablir les services de douane dans les ports non francs sera étudiée.

De tels services seront rétablis à Orsoy le 1^{er} juillet, à Bonn et à Andernach, le 1^{er} août.

d) Le « Verein » signale que, par suite d'une interprétation restrictive, le bénéfice de la disposition en vertu de laquelle le dédouanement des marchandises destinées à Cologne peut s'effectuer à Emmerich ou à Duisbourg-Ruhrort, est refusé par le poste d'Emmerich en ce qui concerne les marchandises destinées à d'autres ports de la zone britannique, Leverkusen, par exemple.

Conclusion.

Une circulaire du C. D. D. étendra aux ports de la zone britannique, autres que Cologne, la faculté de dédouanement à Emmerich ou à Duisbourg-Ruhrort (Circulaire du 3 juillet 1924).

e) La Délégation des Pays-Bas se plaint de la minutie du contrôle douanier ainsi que des divergences qui se manifestent entre les services douaniers des divers ports.

f) Le « Verein » et la Délégation néerlandaise signalent la gêne particulière que le contrôle douanier cause aux services accélérés de personnes et de marchandises diverses.

Conclusion.

Les armateurs intéressés sont invités à se mettre directement en rapport avec le C. D. D. en vue d'un examen détaillé des mesures qui pourraient être prises en vue de faciliter le contrôle douanier de leur trafic.

PORTS.

a) Le « Verein » signale que, dans plusieurs ports, des emplacements et des engins de chargement et de déchargement ainsi que des magasins ont été réquisitionnés par l'autorité militaire, partiellement dans des buts militaires, partiellement dans d'autres buts. Ces réquisitions diminuent considérablement les facilités dont jouissait le trafic.

Le « Verein » se réserve de donner ultérieurement des précisions à cet égard.

La Délégation des Pays-Bas signale, dans le même ordre d'idées qu'à Dusseldorf, où il y a grand besoin de place dans les entrepôts (apparemment par suite de la situation existante en ce qui concerne la zone britannique), les stations numéros 5 et 6 ne sont pas disponibles.

Cette Délégation signale, en outre, que dans d'autres ports rhénans (par exemple à Duisbourg), des quais et des grues ne sont plus disponibles. Elle déclare qu'il serait hautement désirable que tous les entrepôts, emplacements, quais, grues, etc.... soient mis de nouveau à la disposition du trafic rhénan ordinaire.

Conclusion.

La C. I. N. C. a effectué le recensement et vérifié l'emploi de toutes les installations utilisées dans les ports du Rhin, soit par les services de l'armée, soit par des organes qui y sont rattachés. Il ressort de cette enquête que tous les emplacements, appareils, etc. compris dans les ports du Rhin, en zone belge et française et mis à la disposition des services de l'Armée ou alliés sont utilisés par eux en liaison avec la voie d'eau, c'est-à-dire, suivant l'usage qui en était prévu. Seule, la halle n° 8, du port de Mayence, a été affectée provisoirement, depuis le 8 avril, à la Coopérative centrale d'habillement de l'Armée en attendant l'aménagement d'un local approprié et sera rendue à sa destination primitive, dès l'aménagement terminé.

b) Spécialement en ce qui concerne le port de Karlsruhe le « Verein » se plaint des entraves très sérieuses apportées à la navigation par les mesures édictées par l'autorité militaire locale quant à la circulation des personnes dans le port.

Conclusion.

Certaines améliorations ont déjà été apportées. La question sera rappelée à l'autorité militaire.

c) Egalement en ce qui concerne Karlsruhe, la manière dont est réglée la circulation des wagons de et vers le port gêne sérieusement la navigation : l'entrée des wagons ne peut se faire que le matin de 8 h. à 12 h. : la sortie ne peut se faire que l'après-midi de 2 h. à 6 h. Comme le passage des wagons de et vers le port est, en outre, arrêté lorsque des trains de voyageurs circulent entre la gare Ouest et la gare de Mühlberg, le trafic se trouve entravé.

Conclusion.

La question est à l'étude.

d) Spécialement en ce qui concerne le port de Mannheim, le « Verein » demande que la décision favorable des autorités occupantes qui lui a été communiquée par l'entremise du secrétaire de la C. C. R. en ce qui concerne l'occupation de la gare centrale de marchandises, fasse l'objet d'un examen nouveau après une visite sur place effectuée contradictoirement.

Conclusion.

Un délégué de la H. C. I. T. R. procédera à une visite sur les lieux au cours de laquelle les intéressés pourront lui fournir toutes explications utiles.

e) Spécialement en ce qui concerne les ports de Duisbourg-Ruhrort, le « Verein » se plaint de l'extrême insécurité qui continue à régner dans ces ports par suite de la pénurie de personnel de la police. Il en résulte un état de fait hautement préjudiciable à la navigation.

Conclusion.

Le Président des Communications s'est chargé de signaler cette question à l'autorité militaire compétente.

CIRCULATION DU PERSONNEL EN TERRITOIRE OCCUPÉ.

Le « Verein » se plaint de ce que les conditions mises à l'accès en Territoire occupé du personnel fluvial et terrestre des ports et armements continuent à entraver la navigation. Les plaintes antérieures sont restées sans effet.

Conclusion.

Cette question fera l'objet d'une négociation séparée dont les résultats seront communiqués à la C. C. R.

COBLANCE, le 24 juin 1924.

Le Secrétaire général
(s) JAN HOSTIE

Le Président
(s) JEAN GOUT

Le Secrétaire Général-Adjoint
(s) CHARGUÉRAUD-HARTMANN