Commission centrale pour la navigation du Rhin

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **53 (1927)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-41045

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

53e année 26 mars 1927 N° 7

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE 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.* — *Le Palais de justice fédéral de Montbenon, à Lausanne. Esquisse monographique,* par B. Recordon, architecte. — *La cavitation dans les turbines hydrauliques.* — *Grue électrique, pivotante et roulante, pour tramways.* — Sociétés : *Section genevoise de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Les travaux de la Sous-Commission douanière.

Dans ses études en vue de la révision de la Convention de Mannheim de 1868, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a estimé devoir porter une attention toute particulière sur les questions douanières. Il lui est apparu, en effet, que le régime actuellement pratiqué était susceptible d'améliorations dont la réalisation favoriserait le développement de la navigation. Elle a confié à un comité spécial le soin d'examiner la question, après avoir tracé, dans ses grandes lignes, la voie dans laquelle les simplifications devaient être cherchées. Ce Comité est composé comme suit :

Président : M. Baldwin, Commissaire de Grande-Bretagne.

Membres : Pour l'Empire et les Etats allemands : M. Zweck. — Pour la Belgique : M. van der Cruyssen. — Pour la France : M. Steil. — Pour les Pays-Bas : M. Meyers. — Pour la Suisse : M. Häusermann.

Le Comité a commencé ses travaux à Strasbourg au printemps de 1924.

Après une interruption de deux ans, due à diverses circonstances, le Comité a repris ses travaux en 1926 et les a activement poussés, s'étant réuni quatre fois au cours de l'année écoulée. Il a siégé en mars à Cologne et en avril à Strasbourg. En septembre il a visité les principaux postes de douanes et entrepôts francs intéressant la navigation rhénane d'Anvers à Bâle, en passant par Rotterdam et Amsterdam, et il a entendu les observations des usagers. Enfin, il s'est réuni une dernière fois à Strasbourg au mois de novembre.

Le Comité a pu réunir ainsi une documentation précise sur les systèmes en vigueur dans les différents pays, sur les modalités de leur application par les autorités locales, enfin sur les usages des navigateurs et des commerçants. Cette première étape, longue et difficile en raison de la complexité de la question, était nécessaire pour pouvoir apprécier dans quelle mesure il était possible d'unifier et de simplifier les formalités requises dans l'intérêt de la navigation. Le Comité, dans la direction indiquée par la Commission, a eu principalement en vue de déterminer les moyens techniques permettant de diminuer la longueur des arrêts aux frontières et d'accomplir les formalités, jusqu'au dédouanement des marchandises exclu, sans qu'il soit besoin d'une connaissance spéciale des diverses législations. Dans ce dessein le Comité a établi un projet de document d'accompagnement des marchandises qui est une des bases de tout le système imaginé. Ce document qui a été qualifié de « Document rhénan » se rapproche beaucoup de la « Vrachtlijst » ou liste de chargement telle qu'elle est usitée aux Pays-Bas, en ce sens qu'il doit être établi, pour chaque cargaison, autant de documents séparés qu'il y a de lieux où des parties doivent être déchargées. A cet égard le « Document rhénan » se distingue du manifeste conventionnel de 1868 et du manifeste actuellement exigé par les douanes françaises et qui doivent, l'un comme l'autre, couvrir la cargaison tout entière. Il se distingue du « Begleitschein » réglementaire en Allemagne, du fait qu'il ne peut, comme pour ce dernier, en être établi autant qu'il y a d'articles séparés, quels que soient les lieux de déchargement. La faculté qui résulte de l'emploi du « Begleitschein », permet, au passage de la frontière, d'établir le document qui suivra chaque article jusqu'à son dédouanement dans une ville de l'intérieur souvent fort éloignée du Rhin. Mais il convient de remarquer qu'en pratique, comme l'a constaté le Comité, le « Begleitschein » est généralement utilisé sur le Rhin pour couvrir, comme doit le faire le « Document rhénan », des parties entières de cargaison, suivant leurs ports de déchargement.

Tel qu'il est conçu le « Document rhénan » doit suffire pour accompagner toute marchandise, dès le moment où sortant du pays dont elle provient, elle pénètre par la voie rhénane dans un autre pays, jusqu'au moment où elle est déchargée dans ce pays (ou dans quelque autre pays situé au delà) soit pour être dédouanée, soit pour être réexpédiée par une autre voie que le Rhin, soit pour être entreposée. Tant que le dépôt à terre n'est pas devenu effectif, il ne doit pas être besoin de présenter aux autorités douanières d'autres papiers de douane que le « Document rhénan », qui est apuré, avec indication de la destination donnée à la marchandise, lorsqu'elle est déchargée. Toutefois, si le déchargement a pour objet un transbordement, avec ou sans mise à terre, y compris les cas d'allégements, le transport de la marchandise sur le Rhin doit pouvoir continuer à s'effectuer sous le couvert du « Document rhénan ».

Ainsi, dès la sortie du pays de chargement, un seul type de document sera suffisant pour toutes les douanes, les intéressés gardant, d'ailleurs, la faculté de recourir aux formalités nationales de chaque pays s'ils le préfèrent. En outre, ce document est d'un modèle extrêmement simple ; il ne doit pas contenir d'autres indications que des indications commerciales ordinaires, c'est-à-dire : lieux de chargement et déchargement ; nature des marchandises — en vrac ou colis séparés, avec la mention, dans ce dernier cas, du nombre, de l'espèce, des marques et des numéros du colis — ; désignation commerciale des marchandises ; quantité, poids ou unités. Le « Document rhénan » peut donc être établi par n'importe quel intéressé à l'expédition, avant ou après le chargement, et sans connaissances spéciales.

La seconde base du système du Comité est la reconnaissance des plombs de douane, apposés dans des conditions internationalement fixées. Le Comité a visité, à cette fin, les chantiers de construction de Mulheim sur le Rhin et a eu recours aux lumières de deux experts en matière de construction de bateaux, MM. van Driel (Pays-Bas) et de Mullenheim (France). A la suite de ces études, il a fixé une série de conditions techniques auxquelles les bateaux et leurs fermetures devraient répondre pour que les plombs apposés sur ces fermetures par une autorité douanière puissent et doivent être reconnus par toutes les autres. A côté des méthodes anciennes de fermeture, au moyen de moraillons et oeillets et de tringles, le Comité a admis un système nouveau basé

sur l'emploi de cornières, en laissant à la pratique de démontrer si les critiques dont ce système a été l'objet sont ou non fondées. D'une manière générale, le Comité a estimé qu'il fallait, dans cette matière, suivre les progrès de la technique et, si possible, simplifier la tâche des constructeurs et des navigateurs, tout en augmentant les garanties offertes à la douane. Les bateaux, répondant aux conditions internationalement fixées, seraient munis de certificats descriptifs, délivrés, après contrôle, par une autorité douanière qualifiée à cet effet, et reconnus au même titre que les plombs eux-mêmes. Ainsi se trouverait supprimée la nécessité de s'arrêter à la frontière pour retirer des plombs et en apposer d'autres.

Sur cette double base, le système envisagé, outre les avantages d'uniformité et de simplicité déjà énumérés, doit permettre de réduire l'arrêt à la frontière au temps nécessaire pour le dépôt du « Document rhénan » et pour la vérification de l'intégrité des plombs.

Mais d'autres avantages doivent-ils être liés à l'adoption de ce système ? Sur ce point des opinions divergentes se sont fait jour au sein du Comité. La majorité des membres a été d'avis que, quelle que soit la nature du transport effectué, aucune autre formalité ne devait être requise en dehors du dépôt du document rhénan, d'un contrôle sommaire et de la mise à bord de gardiens, soit que la nature de la cargaison — particulièrement propre à la contrebande — le requière, soit que les cales n'aient pas été plombées et ne le soient pas davantage à la frontière, les gardiens ne pouvant exiger que le logement et la nourriture. Il a été, d'autre part, estimé que ces facilités devaient être limitées au transit sans transbordement, les autres transports restant soumis, pour le surplus, à la législation nationale qui serait, a-t-on fait valoir, plus propre à s'adapter aux besoins variables du commerce et de sa navigation. Enfin, sans aller aussi loin dans ce sens, certains membres ont estimé que, lorsqu'il n'y a pas transit sans transbordement, par exemple dans le cas de transports de Lobith vers l'outre-mer, avec transbordement à Rotterdam, et d'Emmerich à Mannheim, par opposition à des transports de Lobith à Hansweert en direction d'Anvers, et d'Emmerich à Strasbourg, les autorités douanières devaient pouvoir exiger un cautionnement et le paiement des gardiens, si le bateau ne remplit pas les conditions voulues pour pouvoir être plombé. La Commission Centrale s'est réservé d'examiner cette question ultérieurement.

La Commission doit, en effet, reprendre l'étude de la question à sa prochaine session de printemps, et elle se trouvera, sans doute, à ce moment saisie de propositions nouvelles sur ce point. Elle a également chargé sa Sous-Commission des questions douanières d'étudier la possibilité d'établir un type uniforme international de document d'accompagnement d'articles séparés, se rapprochant du projet de « Begleitschein » international, qui avait été soumis au Comité par l'expert allemand. Ce document, dont l'emploi serait également facultatif, le recours aux formalités nationales demeurant toujours admis, pourrait, soit se confondre avec le « Document rhénan » déjà envisagé et dont les mentions devraient être modifiées, soit constituer un document distinct et coexistant. Certains membres de la Commission ont estimé qu'un tel document accroîtrait encore les facilités accordées à la navigation et permettrait notamment d'utiliser, le cas échéant, un document d'un type uniforme, également pour le transport du port de chargement à la frontière de sortie, et pour les transports entre deux entrepôts francs.

Le but envisagé est toujours de simplifier et d'uniformiser les documents et les formalités particulièrement aux frontières.

D'autres mesures prises sur l'initiative des Etats riverains, accéléreront d'ailleurs encore la rapidité de l'expédition des bateaux. C'est ainsi que le Comité, dont l'attention s'était particulièrement portée sur les postes de Lobith et d'Emmerich, a pris connaissance des dispositions arrêtées par le Gouvernement néerlandais pour réglementer le stationnement des bateaux à Lobith et des négociations engagées entre les Gouvernements allemand et néerlandais, en vue de centraliser à Lobith les opérations nécessaires à la sortie d'Allemagne et à l'entrée aux Pays-Bas, et à Emmerich les opérations inverses. Les bateaux ne devront plus, avec ce système, s'arrêter qu'une seule fois à la remonte comme à la descente au lieu de deux fois, comme c'est actuellement le cas.

Enfin le Comité a étudié la question des entrepôts francs qui jouent un si grand rôle pour la navigation et le commerce rhénan et dont les avantages reconnus doivent être maintenus dans des conditions assurant aux intéressés de tous les pays une parfaite égalité de traitement. Il s'est également occupé des heures de service des douanes, ainsi que de la question des provisions de bord, dont la Commission s'est ultérieurement réservé l'examen.

A sa prochaine réunion qui se tiendra le 21 mars à Strasbourg, outre la question du « Begleitschein » international, il devra étudier la question de la situation juridique des marchandises après entreposage, ainsi que diverses autres questions secondaires.

Lorsque la Commission aura été saisie du dernier rapport de sa Sous-Commission, elle se trouvera en mesure de terminer en première lecture tout le chapitre de l'Acte ayant trait aux questions douanières dans leurs rapports avec la navigation du Rhin.

Le Palais de justice fédéral de Montbenon, à Lausanne.

Esquisse monographique,

par B. RECORDON, architecte.

Après avoir abrité pendant plus de quarante années la plus haute Cour de justice de la Confédération suisse le palais de Montbenon est sur le point de changer de destination. Construit durant les années 1882 à 1886 il ne répond plus aux exigences actuelles. Il sera remplacé par le vaste édifice de Mon-Repos dont la construction s'achève actuellement.

En 1886, lors de son inauguration, le Tribunal fédéral se composait de neuf juges seulement et l'on crut prévoir largement l'avenir en supposant une augmentation de leur nombre jusqu'à treize. Ce dernier chiffre servit de base au programme, très précis, imposé à l'architecte du futur bâtiment.

Etant données les compétences qui furent successivement attribuées au Tribunal fédéral, aussi bien que l'extrême multiplicité des causes à traiter, le nombre des juges dut être augmenté avec les années ; il est aujourd'hui de vingt-quatre ; ralentie momentanément, semble-t-il, la progression reprendra sans doute son cours après le prochain transfert dans les spacieux locaux de Mon-Repos.

S'il fut possible de loger dans le vieux palais vingt-quatre juges et les services connexes alors qu'il était construit pour treize, ce fut grâce à la présence de divers locaux dits disponibles, grâce aussi à ce que deux ou trois salles d'utilité réduite purent être affectées à d'autres destinations. Ces aménagements exigèrent naturellement certaines modifications de la distribution primitive, mais elles n'étaient toutefois pas de nature à altérer sensiblement l'ordonnance générale intérieure de l'édifice telle qu'elle fut conçue à l'origine.

Qu'en sera-t-il à l'avenir, alors qu'il s'agira de lui donner une destination bien différente ? Une transformation quasi fondamentale ne s'imposera-t-elle pas ?