

Vendredi 11 janvier 1946.

Commission centrale du Rhin,
Instructions à la délégation
suisse en vue de la prochaine
session.

Département politique. Proposition du 10 janvier 1946.

Le département politique communique ce qui suit:

"La Commission centrale du Rhin, qui s'est réunie pour la première fois depuis la guerre en novembre/décembre 1945 à Strasbourg, se réunira à nouveau le 17 janvier à Bruxelles pour examiner la mise sur pied éventuelle d'une "Administration internationale de la navigation rhénane" projetée par l'ECITO. Ce dernier (European Central Inland Transport Organisation) est un organisme né sous le patronage des Alliés, destiné à coordonner la réorganisation des transports continentaux européens et dans lequel la Suisse n'est pas encore représentée.

Avant de formuler une opinion sur le projet d'Administration rhénane dressé par l'ECITO, nous allons exposer, dans ses grandes lignes, la situation régnant sur le Rhin depuis que les armées alliées ont franchi ce fleuve ainsi que l'attitude adoptée par la Commission centrale vis-à-vis de l'Administration créée par ces armées. Nous résumerons ensuite les principaux caractères de l'Administration que l'ECITO propose de substituer aux autorités militaires actuelles et nous concluerons par dire quelle doit être l'attitude de la Suisse en face de cette proposition.

Les armées établies dans les zones d'occupation, britannique, américaine et française, ont entrepris de remettre le chenal en état et de réorganiser le trafic dès la fin des hostilités. Elles ont confié cette besogne à un comité au sein duquel la Belgique et les Pays-Bas sont aussi représentés et qui a son siège à Duisbourg.

Vu le caractère militaire de ce comité, le département politique a décliné l'offre qui lui a été faite d'y envoyer un délégué officiel, mais il ne s'est pas opposé à ce que les armateurs s'y fassent représenter à titre privé.

Le comité de Duisbourg s'intitule "Rhine Traffic Interim Working Committee". En se donnant pour tâche de coordonner les travaux de remise en état et d'entretien de la voie navigable dans les diverses parties du fleuve, même en dehors du secteur allemand, il a étendu son activité à un domaine qui appartient à la Commission centrale. Celle-ci a, par consé-

- 2 -

quent, dû se poser en défenseur des attributions qui devraient normalement lui revenir à l'exclusion des autorités militaires alliées ou que celles-ci devraient au moins partager avec elle.

La Commission a admis d'autre part que le comité de Duisbourg conserve seul la direction des travaux et l'organisation du trafic à l'intérieur de la zone d'occupation. Elle a reconnu enfin que les possibilités de navigation étant actuellement restreintes, le principe de la liberté de la navigation devrait être temporairement subordonné à la nécessité de régler le transport des marchandises dont les riverains ont besoin par ordre de priorité.

Elle n'a, en revanche, pas voulu attribuer au comité de Duisbourg le droit de fixer cet ordre de priorité. Elle a formulé le vœu qu'un comité spécial soit créé à cette fin. Ce vœu a été adopté par la majorité des commissaires après que la délégation suisse y eût fait une certaine opposition. Notre délégation a reconnu la nécessité de répartir le tonnage disponible sur le Rhin selon un plan pré-établi, mais elle a jugé que chaque Etat devrait avoir le droit d'utiliser la part de tonnage qu'on lui allouerait au transport des marchandises qui lui conviendraient, repoussant ainsi l'idée d'un ordre de priorité pour les marchandises.

Ayant pris position comme il vient d'être dit vis-à-vis du comité de Duisbourg, la Commission centrale ne pouvait pas adopter une attitude différente à l'endroit de l'Administration internationale de la navigation rhénane que l'ECITO voudrait lui substituer.

D'après les documents soumis à l'époque à la Commission, la mise à exécution du projet de l'ECITO aurait eu pour effet, d'une part, d'élargir les attributions du comité de Duisbourg et, d'autre part, d'assujettir celui-ci à l'ECITO qui, de la sorte aurait supplanté la Commission centrale dans ses plus importantes fonctions.

Afin de prévenir la réalisation d'un semblable plan, la Commission a chargé son secrétaire général, M. Walther, de se rendre à Londres pour assister aux travaux du comité exécutif de l'ECITO qui se réunissait le 13 décembre précisément pour étudier cette affaire.

M. Walther a adressé le 27 décembre, de Strasbourg, aux membres de la Commission centrale un rapport dont il résulte ce qui suit:

L'ECITO propose aux Gouvernements intéressés d'élargir le comité de Duisbourg de manière que tous les Etats et les gouvernements militaires riverains y soient représentés et d'attribuer à ce comité ainsi remanié l'autorité voulue pour réorganiser le trafic et l'entretien du fleuve.

Dans sa forme actuelle, le texte de la proposition de l'ECITO ne précise pas d'une façon définitive les compétences respectives de l'Administration, de l'ECITO et de la Commission centrale.

L'ECITO s'est d'ores et déjà réservé de décider seul en matière de recensement et de restitution des bateaux alliés à leurs propriétaires ainsi qu'en matière d'attribution aux navigateurs alliés de bateaux de nationalité allemande.

Dans les autres domaines, l'ECITO s'attribue grosso modo la haute main sur tout ce qui a trait à l'organisation du trafic, tandis qu'il abandonne à la Commission centrale le contrôle de la remise en état et de l'entretien de la voie navigable ainsi que de l'application du règlement de police de la navigation.

Il semble probable que, même dans les questions de son ressort, la Commission centrale jouera le rôle d'un simple organe de contrôle et de recours et n'aura guère le moyen de faire prévaloir son point de vue, exception faite pour les cas donnant lieu à litige au sein de l'Administration. Elle sera privée de la sorte d'une partie des attributions que lui réserve l'article 45, lettre b, de la convention de Mannheim, selon lequel ses attributions consistent entre autres à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation, prospérité qui dépend naturellement des améliorations apportées au chenal.

Une fois entré dans ses nouvelles fonctions, le comité de Duisbourg prendra le nom d'"Administration internationale de la navigation rhénane" et revêtira un caractère international.

Le texte issu de la réunion du comité exécutif de l'ECITO à Londres diffère néanmoins sur quelques points, dans un sens favorable à la Commission centrale, de celui qu'elle avait eu sous les yeux à Strasbourg. En effet, tandis que le premier texte s'exprimait assez vaguement sur la durée de la nouvelle Administration, le second texte limite cette durée aux "présentes circonstances extraordinaires", mettant ainsi en évidence le caractère transitoire de l'Administration.

En outre, alors que d'après le premier texte les Gouvernements représentés dans l'Administration devaient être liés par un simple vote de la majorité, le texte actuel prévoit que les commissaires dont les suffrages forment la minorité peuvent chacun soustraire leur Gouvernement aux effets d'une décision de la majorité en faisant une déclaration formelle dans ce sens, à la suite de quoi la Commission centrale ou l'ECITO doit être consulté.

Les propositions ainsi élaborées par l'ECITO ont eu l'attention du Gouvernement français qui, par l'intermédiaire de son Ambassade, a fait connaître sa manière de voir au département politique, par note du 2 janvier.

Le Gouvernement français reconnaît que les conditions actuelles de la navigation rendent nécessaire la création à titre temporaire d'un organisme régulateur en matière de trafic. Il n'admet toutefois pas que l'Administration prévue par l'ECITO supplante la Commission centrale en tant qu'organe de coordination des travaux de remise en état, d'entretien et d'amélioration de la voie navigable. Il demande au Gouvernement fédéral s'il

partage cette façon de voir et, dans l'affirmative, lui propose d'agir de concert avec lui en vue de provoquer une disjonction des attributions confondues dans le projet de l'ECITO et qui devraient en bon droit être attribuées d'un côté à la Commission centrale et de l'autre à l'Administration internationale.

Examinés du point de vue des intérêts suisses, les faits exposés plus haut appellent les considérations que voici:

La complication de l'organisation actuelle du trafic rhénan tient aux conséquences de la guerre. Celles-ci ne disparaîtront pas rapidement, aussi est-il évident que la Commission centrale ne pourra pas y porter remède sans collaborer avec les autorités militaires alliées ou, ce qui reviendra bientôt au même, avec l'Administration proposée par l'ECITO.

L'Allemagne n'étant plus à même d'exercer ses droits de souveraineté, ce sont les autorités occupantes qui gèrent ses intérêts sur le Rhin et qui occupent pour le moment sa place parmi les Etats riverains. En tant donc qu'il s'agit de la sauvegarde des intérêts allemands, la compétence du comité de Duisbourg, puis de l'Administration qui lui succédera, peut être admise sans inconvénient. S'agissant en revanche de la coordination des intérêts rhénans sur le plan international, conformément à la Convention de Mannheim et au Traité de Versailles, seuls les représentants au sein de la Commission centrale des gouvernements civils des Etats intéressés peuvent légitimement l'organiser, les représentants des autorités militaires des mêmes Etats ne pouvant avoir voix au chapitre que pour s'exprimer en lieu et place du Gouvernement allemand.

Indépendamment de ces questions de principe, il faut reconnaître que les tâches qui s'imposent actuellement aux riverains du Rhin sont très différentes de celles auxquelles la Commission centrale est accoutumée. Les difficultés surgissent plus fréquemment qu'autrefois et demandent l'adoption de mesures pratiques à effet immédiat. Or, les sessions à intervalles éloignés de la Commission centrale qui convenaient pour prendre des décisions mûrement réfléchies et à conséquences lointaines ne répondent plus aux exigences du jour. Il faut donc que, par des sessions plus fréquentes et par une plus grande mobilité, la Commission se rende apte à la mission nouvelle *) d'être peu à peu supplantée par celle de la future Administration soutenue par l'ECITO. On peut même dire que si la Commission parvient à moderniser de la sorte ses méthodes de travail, cette dernière ne résoudra pas mieux qu'elle les problèmes nouveaux qui se posent.

Ce qui précède revient à exprimer en termes développés l'idée que le Gouvernement français a suivie lorsqu'il a attiré l'attention du département politique sur l'incompatibilité qui ne manquera pas de surgir entre l'activité déployée par le comité technique permanent de la Commission centrale et l'activité analogue attribuée par l'ECITO à l'Administration internationale.

C'est pourquoi le département estime qu'il peut faire sien le point de vue exprimé par l'Ambassade de France dans sa note susdite du 2 janvier."

*) à laquelle elle est appelée. Autrement, son influence risquera

Vu ce qui précède, le département politique, d'entente avec le département des postes et des chemins de fer, propose et le Conseil

Freitag, den 11. Januar 1945.

d é c i d e

que le Conseil fédéral donne pour instructions aux délégués suisses à la Commission centrale, en vue de la session fixée par celle-ci pour le 17 janvier à Bruxelles

a) d'observer en général une attitude favorable à la politique adoptée par la Commission lors de sa session de 1945;

b) de s'appliquer à limiter autant qu'il dépendra d'eux tant les attributions du "comité des priorités" préconisé par la Commission centrale que celles de l'Administration proposée par l'ECITO.

Extrait du procès-verbal au département politique (6 expl.) pour notification aux délégués suisses à la Commission centrale du Rhin, au département de l'économie publique (division du commerce et office de guerre pour les transports), au département des postes et des chemins de fer (service des eaux), au Rheinschiffahrtsamt de Bâle, pour leur information.

Pour extrait conforme:
Le secrétaire,

Ch. Oser

Fr. 14.146.041,45
Fr. 500.000,- Sonderfonds für die
Reinigung der Rheinschiffahrtsämter

Bei den Fr. 14.146.041,45 sind mitgeschätzt:
Fr. 5.914.870,- der Yokohama Specie Bank, die in der auf der
Reinigungsarbeiten vorzuziehenden werden, Japan

Fr. 1.998.574,25 der Yokohama Specie Bank auf einem Konto der
Nationalbank. Beide Beträge, zusammen
Fr. 7.913.444,25, gehören nach dem in Protokoll aufgetragenen
Erklärung der Japanischen Gesandtschaft der Yokohama Specie
Bank und sind als Eigentum der Japanischen Regierung, infolge
der dieser Erklärung überein von der oben angeführten

Fr. 14.146.041,45 mit
Fr. 5.176.597,10 als einmündiges Staatsvermögen betrachtet
werden.

Landesvermögen
Landesvermögen Gesellschaften 20,
erworben am 27. Dezember 1944 zu einem
Aufpreis von Fr. 500.000,-
(Grundsteuerzuschuss Fr. 425.200,-).