

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1848

10 (25.7.1848) Pièce jointe

Pièce jointe au Protocole Nr. X. de 1848.

France. Dès 1844, soit aux Protocoles, soit par des Notes particulières, mais régulièrement chaque année, le Commissaire Français a signalé l'urgence toujours croissante de dégrèver la navigation du Haut-Rhin, et, en attendant la réalisation d'une diminution des droits de navigation applicable à tout le cours du fleuve, de procéder, au moins pour la navigation descendante, au déclasserement des produits dits du midi, et notamment des garances, chardons cardières et du soufre.

V. Notes des 7 Novembre et 17 Décembre 1844.

Protocoles Nr. 15 . . . de 1844.

» 22 . . . » 1845.

» — . . . » 1846.

» 12 . . . » 1847, et

Circulaire Présidiale du 26 Juin 1848.

Mais actuellement où tous les intérêts en souffrance sur le Rhin deviennent quasi solidaires entre eux pour la justice comme pour la réparation qui leur sont dues en commun, les choses sont arrivées sur le Haut-Rhin, à un point où le remède est réclamé, à tout prix, par le commerce et par la batellerie plus vivement atteints à *Strasbourg* qu'ailleurs.

En effet, il résulte du Relevé des Rapports annuels de statistique de la Commission Centrale,

que de 1838 à 1848, le port de *Strasbourg* a vu successivement décroître son mouvement d'affaires, de 68,000 Quintaux à 22,000 à val, et de 170,000 à 27,000 à mont;

que, pendant le même espace de tems, *Neubourg* est descendu en général pour les transports à val, de 190,000 Quint. à 78,000, et pour ceux à mont de 300,000 à 236,000, et que, si l'on s'attache spécialement aux marchandises imposées à la totalité du droit, c'est-à-dire à celles qu'atteint principalement la concurrence faite à la navigation, *Neubourg* est descendu, à val, du chiffre de 90,000 Quint. à celui de 35,000, et, à mont, de 213,000 à 78,000.

Enfin la batellerie Rhénane de la *France* a complètement cessé depuis 1848; — jusqu'à ce jour, pas un bâtiment marchand n'a quitté le port de *Strasbourg*, et pas un bâtiment étranger, autre que les bateaux à vapeur de *Cologne*, n'y est entré.

Or cette situation si déplorable s'étant établie, malgré le soin des deux Gouvernements voisins à supprimer toutes perceptions pour le parcours respectif depuis la *Lauter* sur *Kehl* et *Strasbourg*, il faut rechercher les causes du dépérissement que

subit la partie supérieure du Rhin, dans sa dépendance avec les parties inférieures du fleuve et avec les arrangements qui y prévalent en dehors du traité.

Voici d'ailleurs ces causes :

Depuis 1842, les produits dits du midi, destinés pour le Bas-Rhin, au lieu d'avoir continué à suivre la voie directe et naturelle de la descente du Rhin par *Strasbourg*, ont pris la route de mer sur *Rotterdam* pour remonter ensuite le Rhin vers *Dusseldorf* etc.

C'est que sur le Rhin Néerlandais, le tarif à mont a été réduit de moitié, et que sur le Rhin prussien il y a franchise complète, puisqu'il s'agit de marchandises importées à l'acquitté en *Prusse*.

On a donc interverti, au profit de la ligne remontante du Bas-Rhin, et au préjudice de la ligne descendante du Haut-Rhin, tout le système sur le quel reposait jusqu'ici l'assiette des deux tarifs et leur proportion relative. Ainsi au lieu de la moitié en plus que devrait comporter le tarif à mont comparativement à celui à val, ce tarif comporte actuellement en moins $\frac{1}{6}$ sur le Rhin Néerlandais et la totalité sur le Rhin prussien. Il n'y a donc plus à s'étonner, si p. ex. en moyenne de 1838 à 1842 *Strasbourg* expédiait annuellement 20 à 22,000 Quint. de garances à la descente, pendant que les entrées par *Lobith* s'élevaient, pendant le même tems, à 24,000 Quint., et si *Strasbourg* est finalement tombé au chiffre de 5,000 Quint., et de moins encore dans le moment actuel pendant que *Lobith* s'est au contraire élevé p. ex. en 1847 à 46,400 Quintaux.

Quant aux autres causes qui ont également contribué à ruiner la navigation du Haut-Rhin, elles sont trop notoires pour qu'il soit nécessaire de revenir encore sur les détails déjà consignés à cet égard dans les déclarations du soussigné, et notamment dans celles consignées aux Protocoles Nr. 22 de 1845 et 12 de 1847.

D'ailleurs la Commission peut être convaincue, qu'en déclassant pour la navigation descendante, les garances au $\frac{1}{20}$ du droit, les chardons cardières et le soufre au quart, elle ne fera qu'un acte de rigoureuse justice et de bonne administration. Mais elle doit être convaincue également que par là elle n'est et ne sera aucunement dispensée d'aviser d'une manière plus radicale et plus complète encore, en réduisant l'octroi du Rhin, par mesure générale, à la remonte comme à la descente, et de manière à en faire profiter tous les produits sans distinction.