Port-Saint-Louis-du-Rhône

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **14 (1934)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-889203

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

Primauté des salaires sur les droits de douane dans les faillites

Depuis l'institution du privilège des douanes par la loi des 6 et 22 août 1791, on a toujours considéré que les privilèges propres aux créances de l'Etat primaient tous ceux des autres créanciers, même privilégiés, à l'exception des frais de justice, du loyer (dû pour six mois seulement) et des revendications formulées par des propriétaires de marchandises en nature se trouvant, sous balles ou sous cordes, chez le failli.

De 1791 à ce jour, aucune opposition ne s'étant jamais manifestée contre cette interprétation de la loi et le texte de celle-ci n'étant pas suffisamment explicite, dans toutes les faillites et liquidations judiciaires, les syndics ont toujours réglé les créances ayant pour objet des droits de douane avant celles formulées par des salariés.

Mais un arrêt vient d'être rendu, en date du 19 juillet de cette année, par la Troisième Chambre de la Cour d'Appel de Paris, en confirmation d'un jugement du Tribunal de la Seine, qui établit la primauté des créances des salariés sur celles de l'Administration des Douanes, comme l'indique l'arrêté précité, dont la décision principale est reproduite ci-après :

« La Cour d'Appel de Paris... juge que le privilège de l'Administration des Douanes est primé par le privilège des ouvriers, employés et commis, au sens de la loi du 17 juin 1919, celle-ci ayant modifié les articles 549 du Code de commerce et 2101 du Code civil... »

Nous publierons dans un prochain numéro de cette Revue un exposé détaillé de cette importante décision de la Cour qui forme dorénavant jurisprudence.

E.-O. JUCKER,
Expert-Comptable.

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

Nous empruntons à la *Journée Industrielle* le compte rendu suivant d'une conférence faite par M. Roger Eyraud, secrétaire du Groupement des Usagers de Port-Saint-Louis-du-Rhône, à l'occasion du déjeuner mensuel des membres de la Section Lyonnaise de la Chambre de Commerce Suisse en France, qui eut lieu le 8 décembre 1934 :

« Devant les membres de la Chambre de Commerce suisse à Lyon, que préside avec autorité M. Muller, réunis en leur déjeuner mensuel, M. Roger Eyraud, secrétaire des usagers de Port-Saint-Louis-du-Rhône, a exposé dans quelles conditions particulièrement économiques fonctionnait ce port, « aboutissement normal de la navigation sur le grand fleuve », selon M. Rollier, du Comité rhodanien suisse, et de quelle utilité il pourrait être pour la Suisse, le jour où la navigation serait possible de Lyon à Genève.

« Après un exposé de M. Muller, présentant la question en cause, c'est sur un plan tout à fait objectif que se plaça M. Eyraud pour montrer le développement de Port-Saint-Louis-du-Rhône et l'intérêt économique qu'il présente.

« C'est en 1864 que commencèrent les travaux du canal Saint-Louis qui, évitant l'embouchure du Rhône « incorrigible », selon l'expression de Vauban, reliait en amont Port-Saint-Louis au golfe de Fos. Il fut ouvert à la navigation en 1871. En 1873, l'aménagement du port était terminé, mais en 1881 le trafic atteignait à peine 30.000 tonnes. La création d'une voie ferrée, reliant Arles à Saint-Louis, fut chose faite en 1884.

« Aujourd'hui, Port-Saint-Louis est devenu dixième port de France, cinquième port de transbordement maritime et fluvial, troisième port de la Méditerranée. En 1913, le tonnage s'élevait à 438.000 tonnes, passant à 600.000 tonnes en 1925, 1 million de tonnes en 1927, 1.154.000 en 1929 et 1.200.000 en 1931. Le trafic actuel intérieur s'élève à 600.000 tonnes et les recettes des douanes à 191 millions de francs.

« Et M. Eyraud conclut en préconisant la création prochaine d'un port franc suisse à Port-Saint-Louis, qui, après avoir été l'avant-port naturel de Lyon, deviendrait celui de la Suisse.

« Nous transmettons à notre conseil d'administration vos suggestions concernant la création d'un port franc, répondit M. Muller. Cette idée mérite toute notre attention. Permettez-moi simplement de vous rappeler que souvent les idées neuves peuvent rapidement se réaliser. Voyez ce qui a été fait pour le Rhin. En dix années, le trafic du port de Bâle a passé de zéro à un million de tonnes... ».

« M. Vadon, au nom de la Chambre de Commerce d'Arles, expliqua les raisons pour lesquelles cette ville avait appuyé la création du canal de Saint-Louis à Arles et s'intéressait au développement de ce port.

« M. Serris apporta le salut de la municipalité de Port-Saint-Louis et souhaita que les possibilités de navigation jusqu'à Genève créent entre la Suisse et sa ville des rapports favorables à leurs intérêts communs.

« M. Tournier, secrétaire général de la Compagnie Nationale du Rhône, put, à l'occasion d'une question posée sur l'amélioration immédiate de la navigation, indiquer qu'un projet était à l'étude pour établir une convention entre la C.N.R. et l'Etat, aux termes de laquelle l'amélioration du Rhône à courant libre serait poursuivie par la C.N.R. et l'Etat, de façon à obtenir des résultats immédiats de nature à satisfaire les usagers de la voie navigable. Cela sans préjudice de la solution d'aménagement définitive. »