

*Le Conseil fédéral  
au Chargé d'affaires de Belgique en Suisse, H. de Grimberghe*

*Minute*

Berne, 12/20 novembre 1856

*N*

Par sa note du 13 août de l'année courante<sup>1</sup>, Monsieur le Chargé d'affaires de Belgique a fait l'honneur d'adresser au Conseil fédéral quelques considérations au sujet des relations commerciales entre la Belgique et la Suisse. Le but principal de cette note est d'examiner la question de savoir comment on pourrait accroître les facilités de communications entre les deux pays; puis, par son objet, elle se rapporte aussi aux relations commerciales entre la Belgique et la Suisse.

Tout en remerciant Monsieur le Chargé d'affaires d'avoir bien voulu prendre l'initiative dans cette question, d'une si grande importance pour la Suisse, et qui a été l'objet d'une étude sérieuse des autorités de ce pays, le Conseil fédéral se permettra de lui présenter les observations suivantes.

D'abord, quant aux premiers points, c'est-à-dire en ce qui concerne les facilités de communications entre les deux pays, la Belgique n'est pas favorable à la Suisse, surtout en considération des voies de communication dont on se sert actuellement; pour les marchandises qui sont expédiées dans les pays d'outre-mer, le commerce suisse se sert ordinairement des lignes de chemins de fer allemandes ou françaises, sur lesquelles aucunes formalités onéreuses n'entravent la circulation, et qui conduisent directement à de grands ports de mer où se présente l'occasion d'expédier plus loin facilement et sûrement les marchandises.

Par contre, le transport des marchandises anglaises et d'outre-mer pour la Suisse pendant l'été a lieu la plupart du temps par la voie d'eau fort peu coûteuse de Rotterdam et ce n'est guère qu'en hiver que l'on profite des chemins de fer belges à cet effet, ce qui arriverait beaucoup plus fréquemment si les taxes belges étaient plus basses et les formalités moins onéreuses.

Il est vrai que l'administration des chemins de fer belges appartenant à l'Etat, a, ainsi que le fait ressortir Monsieur le Chargé d'affaires dans sa note, organisé un service d'expédition à Cologne dans l'intérêt du transport des marchandises sortant de Belgique et y allant. Mais l'utilité de cette organisation ne se fait pas sentir pour la Suisse et doit bien plutôt se manifester pour la communication avec l'Allemagne. La grande distance, la liaison directe de chemins de fer qui manque encore et les différentes lignes péagères qu'il faut passer, tout cela sont des obstacles à la circulation que n'écartent pas les dispositions qui ont été prises à Cologne.

---

1. *Non reproduite.*

La voie commerciale principale et naturelle entre la Suisse et la Belgique est, il est vrai, la ligne dite de Weissenbourg, que la Compagnie du chemin de fer français de l'Est a construite du côté du Palatinat bavarois et qu'elle a mise l'année dernière en exploitation, ligne qui aboutit au Rhin par le chemin rhéno-palatin à Mayence et qui sera aussi plus tard en communication directe avec le Luxembourg. Toutefois, l'exploitation de cette ligne n'a nullement répondu jusqu'ici aux espérances qu'on en avait conçues. Le désavantage essentiel gît dans le défaut d'une administration d'exploitation uniforme ou seulement concordante, en outre dans le droit de transit qui doit être payé sur territoire bavarois, ce qui exige un acquit double du péage, d'un côté sur territoire bavarois et de l'autre côté sur territoire français. Le manque de traités suffisants stipulant des conditions uniformes pour faciliter les transports pour de longues distances influe aussi d'une manière désavantageuse.

Ce dernier inconvénient se fait sentir d'autant plus fortement qu'il existe un traité franco-allemand entre le chemin de fer français de l'Est et le chemin de fer badois, à teneur duquel toutes les marchandises qui sont remises par des chemins de fer allemands à Strasbourg pour Paris et les ports de mer les plus considérables du nord de la France, jouissent de la réduction d'un tiers entier de la taxe et ne sont ensuite de cela soumis qu'à un tarif de 10 centimes par kilomètre.

Le chemin français de l'Est a par là en vue de soustraire le transport des marchandises suisses aux voies ferrées du midi de l'Allemagne et de la Belgique ainsi qu'à la route de Rotterdam.

Il serait d'un grand intérêt pour la Belgique qu'une pareille convention fût conclue entre elle et la France pour la ligne de Weissenbourg. L'important commerce d'exportation de la Suisse pour les pays d'outre-mer ainsi que le transit des marchandises de ces derniers pays à destination de la Suisse que la Belgique pourrait en grande partie s'attirer devraient déterminer cet Etat à prendre sérieusement cette question en considération. Sans doute, maintes mesures de police et autres, onéreuses à la circulation devraient aussi être modifiées à la frontière belge et la Belgique devrait en ceci accorder les mêmes facilités par lesquelles la France favorise le commerce de transit.

Ce qui a été dit jusqu'ici concernant le transit s'applique aussi à la communication directe entre les deux pays qui serait très favorisée par les mêmes moyens. Mais ce qui serait surtout propre à exercer une influence bienfaisante sur les relations commerciales des deux pays, ce serait la concession de réductions des droits de péages sur quelques articles de l'industrie suisse dont l'importation en Belgique est assez sensiblement grevée.

Si l'on jette un coup d'œil sur le commerce international de la Suisse et de la Belgique, l'on voit que, à côté des rapports de circulation et des arrangements dont on vient de parler, c'est principalement le tarif des péages belges qui s'oppose au développement progressif du commerce entre les deux pays et qui n'offre à la Suisse qu'un petit champ à utiliser. Cela repose notamment sur la circonstance qu'en Belgique outre les péages déjà élevés, il existe encore des droits différentiels considérables en faveur de quelques nations, principalement de la France sur certains articles, avantages dont les produits suisses de même espèce sont exclus. La concurrence est par là rendue en partie très difficile au commerce suisse et en partie entièrement impossible. Cela a pour conséquence que le commerce suisse

cherche d'autres débouchés qui satisfont mieux ses intérêts. C'est ce qui explique aussi en majeure partie le fait que le commerce avec la France est sans doute beaucoup plus considérable et actif qu'avec la Belgique, quoique les données y relatives de Monsieur le Chargé d'affaires paraissent susceptibles de quelques rectifications. C'est ainsi par exemple que l'on peut avancer que la Suisse fournit aussi peu à la Belgique, annuellement pour fr. 778 000 de tissus de soie, que pour fr. 136 000 de tissus de coton et pour fr. 353 000 d'horlogerie. Non seulement ces quantités mais de bien plus grandes encore de ces marchandises parviennent de Suisse en Belgique, mais en sortent de nouveau pour la plupart à Anvers. Si d'un côté ces données paraissent sans contredit trop élevées, elles ne font par contre pas mention d'autres articles d'exportation suisses qui, comme par exemple les tissus de paille, les liqueurs, l'eau de cerise et l'extrait d'absinthe, trouvent assez d'écoulement en Belgique.

La valeur des tissus de paille peut être évaluée annuellement à fr. 80 000.— et celle des liqueurs, etc. à fr. 15 000.—

En revanche la note de Monsieur le Chargé d'affaires n'énumère pas les articles suivants du commerce d'exportation belge pour la Suisse, dont les données ci-après peuvent être admises comme assez approximatives:

Fer belge annuellement au moins Kil.	750 000,	valeur fr. 180 000.—
Tôle belge	150 000	40 000.—
Armes	16 000	100 000.—
Bonneteries, blouses, etc.	17 000	50 000.—
Pipes de terre	15 000	15 000.—
Livres	6 000	20 000.—

A cela il faut encore ajouter des tissus fins de batiste pour broderies qui sont surtout introduits en quantités notables dans la Suisse orientale, de même du fil de lin et à tisser, de l'acier d'origine belge, du zinc, de la tôle de zinc et de laiton, et aussi du cuir, produits desquels la note de Monsieur le Chargé d'affaires ne fait pas mention.

Ce commerce est évidemment susceptible d'une plus grande extension et c'est à la Belgique qu'il appartient de donner l'impulsion en facilitant l'entrée des produits suisses par une modification de ses péages; car si la Suisse trouve un débouché plus facile et plus abondant pour ses produits en Belgique, le commerce suisse percevra en revanche d'autant plus volontiers de la Belgique des articles qui lui sont nécessaires ou dont il peut se servir. Il pourrait aussi arriver par la suite qu'il s'accoutume à s'adresser à la Belgique pour d'autres produits, comme les denrées coloniales, les drogueries, le tabac, etc., car il est naturel que le commerce suisse préfère être en relations avec les pays qui lui offrent aussi le débouché de ses articles.

Tandis que la Suisse a des péages si minimes qu'ils équivalent pour une quantité de marchandises à un simple droit de contrôle et que même les taxes de tarif les plus élevées, savoir pour les articles appartenant à la catégorie des objets de luxe, sont de beaucoup au-dessous des péages belges pour les articles de marchandises de même espèce, le commerce d'exportation suisse pour la Belgique y est, comme on l'a déjà dit, extrêmement restreint par les droits différentiels qui s'y perçoivent.

C'est avant tout le cas relativement aux tissus de soie, attendu que la France jouit pour cet article d'un droit différentiel vis-à-vis d'autres Etats dans la proportion d'à peu près 4 pour 10, en sorte qu'il est clair que, malgré la grande perfection de la fabrication suisse de la soie, nos produits de fabrique à l'exception de quelques articles ne peuvent pas concourir avec la France. Il en est de même des tissus de coton teints, dont l'exportation pour la Belgique est presque impossible dans les conjonctures de péage actuelles. Si jusqu'ici la Belgique a refusé de réduire ses péages pour des marchandises suisses, parce que la Suisse ne lui accorde pas non plus exceptionnellement de moindres péages qu'à d'autres nations pour certaines marchandises, on paraît en ceci avoir perdu de vue que les tarifs suisses sont extrêmement bas et que des réductions ultérieures ne pourraient avoir aucune importance. Au reste, on n'a pas tenu compte d'une réduction du péage sur le fer qui profite surtout à celui que produit la Belgique.

Ces considérations, ainsi que les intentions manifestées dans la note de M. le Chargé d'affaires de Belgique engagent le Conseil fédéral à faire connaître au Gouvernement royal qu'il serait disposé de son côté à entrer en négociations pour la discussion des bases d'un traité de commerce entre les deux pays et il a en conséquence l'honneur d'annoncer à Monsieur Grimberghe que, dans le cas où le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges serait animé des mêmes dispositions, le Conseil fédéral proposerait à cet effet une conférence de plénipotentiaires des deux Etats qui éluciderait les questions relatives aux rapports commerciaux entre les deux pays et chercherait une solution également avantageuse à la Belgique comme à la Suisse.

En attendant les ouvertures que Monsieur Grimberghe pourra être dans le cas de lui faire...