

Royer

980

NOTE

pour la Conférence de La Paix

(aux soirs) ?

de la Commission des Travaux et de la Navigation fluviale.

Rhein
aga

En reconnaissance à la Suisse le droit de se faire entendre par la Commission de la Navigation fluviale, les Hautes Puissances réunies à Paris pour régler le sort de l'Europe lui donnent une nouvelle preuve de leur bienveillance et de leur esprit de justice. La Suisse est heureuse de pouvoir interpréter la convocation qui lui a été adressée comme une manifestation de la volonté de redresser une injustice et une faute commise à l'égard d'une nation pacifique et neutre.

Ainsi de cette conviction, la Suisse peut se borner à rappeler brièvement ses droits d'Etat riverain du Rhin conventionnel:

I. Les droits de la Suisse sur le Rhin.

Il paraît superflu de rappeler que le Rhin se divise, de par la nature de son cours, en deux parties bien distinctes.

a) Partie navigable sans interruption depuis la mer. Celle-ci s'étend ~~(avant la construction toute récente du barrage d'Aargau en aval de Biele) des rivières de Rheinfelden, à environ 30 kilomètres en aval de Biele jusqu'à la mer.~~

b) Partie non navigable sans exécution préalable de barrages et d'écluses.

La première partie constitue seule le Rhin conventionnel, soit, en d'autres termes, le fleuve visé dans l'article 5 du traité de Paris du 30 Mai 1814.

mmmm



Question vitale pour la Suisse.

I.) Le droit de la Suisse d'être considérée comme Etat riverain du Rhin et du Rô ne découle pas seulement des dispositions générales du droit des gens actuel, mais spécialement des traités de 1814/1815 (article 5 du traité de Paris du 30 Mai 1814, conclu par les grandes puissances non seulement pour elles-mêmes, mais aussi pour le compte des Etats secondaires et notamment pour la Suisse; Acte final du Congrès de Vienne, soit traité du 9 Juin 1815; accession de la Suisse du 27 Mai 1815 à la Déclaration des Puissances du 20 Mars relative à l'exécution de l'article 5 du traité de Paris du 30 Mai 1814; accession du 20 Mai 1815 au traité d'Alliance du 26 Mars 1815; reconnaissance de cette accession par les Puissances, 20 Novembre 1815).

L'accession de la Suisse aux stipulations des traités de 1814 - 1815 relatives à la liberté de navigation sur les fleuves internationaux (Rhin et Rô) résulte d'une série d'actes concordants.

En droit international, ces actes équivalent à la signature du traité principal.

Les articles et règlements de 1815 sur la navigation des fleuves internationaux firent l'objet d'une décision du Comité des grandes puissances, obligatoire pour l'ensemble des Etats chrétiens de l'Europe et non d'une négociation entre les seuls signataires de ces actes; ces règles du droit des gens sont applicables à tous les Etats chrétiens de l'Europe, même non signataires ou non existants en 1815, tels que l'Italie ou l'Allemagne.

2.) Le congrès de Vienne a considéré Bâle comme la dernière étape de la navigation internationale libre sur le Rhin, ouverte à tous les pavillons (voir les extraits de la commission du congrès de 1815, cités dans notre annexe 1 à pages 27 et suiv.).

Le Rhin ayant toujours été navigable depuis le nez sur territoire suisse en amont de Bâle, il serait absurde de présumer l'ignorance complète des plénipotentiaires de 1815.

3.) Les droits du port de Bâle à la libre navigation du Rhin ne sont pas une création du congrès de Vienne, qui s'est borné à en rappeler l'existence, affirmée à plusieurs reprises au cours des siècles antérieurs, par exemple dans les traités énumérés dans l'annexe 2 (Vallotton, du Régime juridique des cours d'eau internationaux 1913 note à pages 17 - 20).

4.) La navigation suisse sur le Rhin a subsisté jusqu'au milieu du XIX^e siècle, notamment par bateaux à vapeur bâlois. L'interruption de la grande navigation à vapeur dans la seconde moitié du XIX^e siècle ne peut avoir pour effet de faire perdre à la Suisse un droit imprescriptible d'état riverain, dont l'exercice a été d'ailleurs reconnu par exemple en 1841 et 1855 par la Commission centrale des États riverains (voir loc. cit. page 20).

5.) L'acte de navigation du Rhin de 1868, res inter-
alios acta, non signé par la Suisse, n'est qu'un simple règle-
ment d'exécution vis-à-vis duquel la Suisse prend l'attitude
suivante:

a) Les Etats signataires du traité de 1815 ne peuvent répudier à l'égard d'un Etat tiers (riverain non signataire du règlement d'exécution de 1868) un rapport juridique conforme à l'Acte final de Vienne. La Suisse ne forme donc aucune prétention nouvelle en demandant à être reconnue Etat riverain.

b) En fait l'un des bénéfices de la Convention de 1868 a été déjà accordé à la Suisse par les autres riverains: la navigation du port de Bâle n'a supportée jusqu'ici aucune taxe de navigation.

c) Néanmoins la Suisse considère que son exclusion des négociations de 1868 et de l'administration de la voie du Rhin fut à la fois contraire à ses droits et contraire à l'intérêt général de la France et de l'Europe.

Cette injustice doit être réparée.

Demander de la Suisse.

1.) La Confédération Suisse revendique le droit de ^{en qualité} participer ~~comme Etat~~ à l'Etat riverain aux négociations de révision de l'Acte de navigation de Rhin de 1868, révision urgente, ainsi qu'aux négociations indispensables pour mettre le régime juridique des voies navigables internationales en harmonie avec les progrès de la civilisation et les besoins de l'Europe épuisée par la guerre.

2.) Dès aujourd'hui et jusqu'à l'entrée en vigueur de ces conventions futures, elle demande une représentation équitable, et provisoirement au moins deux représentants dès la signature des préliminaires de paix dans la commission de navigation du Rhin, avec tous les droits d'un Etat riverain, sans renoncer sur là à sa demande d'amélioration de la convention de 1868.

du règlement de 1868 dirigés contre les non-riverains soient modifiés et interprétés de manière à placer à tous égards le port de Bâle - autant que possible - dans la même situation de fait et de droit que si ce port était situé sur un bras de mer.

4.) Dans le même but, elle demande:

Que les ouvrages, ponts fixes ou de bateaux etc. laissés dans un état contraire à la convention de 1868 soit immédiatement modifiés et entretenus désormais de manière à assurer, pendant toute l'année, la libre navigation de tous les pavillons, de et pour Bâle;

que les travaux prévus par exemple à l'article 28 de la Convention 1868 soient exécutés immédiatement jusqu'à Bâle (pose des bouées, dragages et régularisation du cours du Rhin de manière à assurer au chenal une profondeur minimum de 2 mètres pendant une période d'au moins 300 jours par an);

que l'exemption de toutes taxes de navigation soit maintenue et assurée à tous les pavillons jusqu'à Bâle.

5.) Il paraît superflu d'insister en outre sur les considérations suivantes, qui sont certainement conformes aux intentions des Puissances:

Le Rhin conventionnel pourra devenir une voie de communication de premier ordre ~~entre les pays limitrophes~~ jusqu'à Bâle et attirer le trafic de l'Europe centrale dans la direction des ports de l'Entente à la condition de ne plus être sacrifiée à des intérêts locaux, ou hostiles à la navigation.

Il est par conséquent indispensable de s'en tenir à l'application stricte du droit existant, soit de l'article 30 de la Convention de 1868, interdisant tout barrage sur le Rhin en aval de Bâle et à fortiori toute dérivation, même passagère, des eaux du fleuve international au préjudice de la navigation internationale.

6.) Les dangers et les inconvénients pouvant résulter, pour la navigation fluviale du Rhin, du maintien des ouvrages militaires existants ou de la construction d'ouvrages militaires

nouveaux doivent-ils être signalés à la Conférence? Cela paraît superflu.

La Suisse a un intérêt vital à ce que son indépendance ne soit pas compromise par la menace constante d'ouvrages fortifiés. Cet intérêt se confond avec celui de l'Europe qui ne doit pas tolérer une semblable menace sur la voie internationale du Rhin.

La Confédération Suisse serait reconnaissante aux Puissances de bien vouloir prévoir également des garanties de ce genre en faveur de la voie navigable qu'elle désire construire, avec le concours des autres intéressés, entre Bâle et Constance.

Droit désirable.

Quant aux principes de la future Convention européenne
des cours d'eau navigables:

La Suisse considère la reconnaissance du droit de libre accès à la mer - droit de libre navigation sur les fleuves internationaux et sur les canaux de grande navigation reliant ces fleuves - comme une condition essentielle du libre développement des pays dépourvus de ports maritimes.

Leur indépendance économique, sans laquelle il ne pourra y avoir aucune paix durable, ne pourra être garantie que par la reconnaissance de ce droit de libre accès à la mer, en temps de guerre et en temps de paix. Les chemins de fer des Etats de l'Entente du XX^e siècle, dont la plupart seront grevés d'une énorme dette, ne pourront transporter les marchandises pon-

déreuses, matières premières, produits alimentaires etc. indispensables à la vie de ces pays enclavés à leur commerce international, sans élever leurs anciens tarifs. Par conséquent l'infériorité économique des Etats enclavés sur les Etats maritimes s'aggravera, malgré la reconnaissance - que nous demandons - du droit de libre transit international par rail et il devient indispensable à la paix future de donner au régime juridique des fleuves et canaux internationaux un développement nouveau, correspondant aux besoins de la civilisation actuelle.

Internationalisation absolue des cours d'eau navigables depuis la mer, garantie du libre transit international par rail, garantie de la libre navigation de tous les pavillons sur le Rhin en temps de guerre, libre trafic par mer sous pavillon Suisse en cas de blocus maritime d'Anvers ou de Rotterdam - le tout sous le contrôle de la Société des Nations.

Tels seront quelques-uns des principaux progrès du droit des gens que la Suisse attend avec confiance de la Conférence de la Paix.

Annexes:

- 1) "La Suisse et le Droit de libre navigation sur les fleuves internationaux" brochure de 32 pages, Lausanne, Payot et Cie., 1914.
- 2) "Du Régime juridique des Cours d'eaux internationaux de l'Europe centrale", brochure de 38 pages, extrait de la "Revue de Droit international etc." Bruxelles 1913, IIIe série, tome XV.
- 3) "La Navigation fluviale", édition spéciale de la Revue suisse "Schweizerland", 1918.