

Gezantschap

der

Nederlanden

No 7009.

Confidentiel.

C 13/22/1
 Rhin Hollande
 Berne, le 16 août 1919.

1) Note de la délégation suisse du Rhin
 remise à la Commission des ports et des canaux

2) Note sur la libération du transit suisse
 à Paris la même Commission

Mon sieur le Conseiller Fédéral,

D'ordre de mon Gouvernement j'ai l'honneur
 de porter à Votre connaissance que les deux notes que
 le Département Politique a bien voulu par sa lettre du
 5 juin dernier, Division des Affaires Etrangères, 109/
 /MR, communiquer à la Légation Royale, ont été remises
 au Jonkheer van Eysinga, membre néerlandais de la Com-
 mission Centrale pour la navigation rhénane, et lui ont
 donné lieu à quelques observations dont, comme je pré-
 ssume, il pourrait Vous intéresser de prendre connais-
 sance.

Le Jonkheer van Eysinga fait observer qu'il
 comprend très bien que le désir du Gouvernement Suisse
 de pouvoir disposer d'un Rhin navigable jusqu'à Bâle
 s'est encore augmenté par la guerre, et que, - à cause
 des dangers qu'on redoutait en certains milieux suisses
 pour la navigation sur Bâle des projets allemands de
 canalisation de la partie du Rhin en aval dudit port
 Suisse, - ont amené le Haut Conseil fédéral à prévoir
 après la défaite de l'Allemagne une solution de ces
 difficultés. Mais d'après l'opinion de Monsieur van
 Eysinga l'argumentation Suisse ne serait pas absolument
 exacte du moment qu'elle veut faire croire qu'injustice
 a été faite envers la Confédération, lorsqu'Elle n'a
 pas été admise en 1868 parmi les Etats riverains de
 l'acte de Mannheim, et qu'en vertu de cet acte, la na-

avigation

Mon sieur le Conseiller Fédéral CALONDER

Chef du Département Politique Suisse

à

BERNE.



navigation libre sur le Rhin des Etats non-riverains a été limitée. Cet exposé des faits pourrait, il est vrai, avoir comme conséquence qu'à Paris on aura l'impression qu'on doit mettre fin finalement au mauvais traitement de la Suisse en matière des questions du Rhin; mais en même temps ledit exposé ne pourra que fortifier l'Entente dans son opinion qu'il manque encore beaucoup à la liberté absolue de la navigation sur le Rhin. Mais c'est précisément cette conception que nous étions appelés à réfuter à maintes reprises à Paris, et qui a contribué au fait que l'Entente, dans l'intérêt de l'internationalisation de la navigation sur le Rhin, a exigé aussi pour quelques Etats non-riverains une si grande co-influence dans le règlement des affaires du Rhin. Et M. van Eysinga est persuadé que cette co-influence présentera pour les Pays-Bas ainsi que pour la Suisse de graves inconvénients.

Ensuite Monsieur van Eysinga fait observer que s'il est juste que la Suisse n'a jamais été invitée à prendre part aux pourparlers des Etats riverains, on ne doit pas oublier qu'Elle-même n'a jamais fait jusqu'aux dernières années une démarche pour amener un changement dans cet état de choses, même pas dans un temps, où il y avait encore quelque navigation sur Bâle, c'est à dire jusqu'à environ 1850. Qu'en 1868 la Suisse n'a rien fait pour participer à l'acte révisé sur la navigation rhénane est compréhensible, étant donné qu'à cette époque il n'y avait pas de navigation jusqu'à la Suisse; celle-ci n'a recommencé qu'au courant de ce siècle.

Dans la note du 13 mai sub II^o il est prétendu que l'acte de 1868 ne ferait pas partager les Etats non-riverains des avantages de la libre navigation. Cette accusation portée contre l'Acte susnommé ne saurait être
admise

admise. Monsieur van Eysinga fait remarquer à ce sujet qu'il est pourtant connu au Gouvernement Suisse que les bateaux des Etats non-riverains circulent aussi librement sur le Rhin que ceux des Etats riverains. Si ladite note prétend que l'article I de l'acte de 1868, garantissant la liberté de navigation à toutes les nations, est réduit dans l'article 2 aux bateaux des Etats riverains, il y a encore une erreur. Dans l'article 2 il ne s'agit que des eaux, qui lient le Rhin conventionnel à la mer et à la Belgique; l'article 2 ne vise aucunement le Rhin conventionnel - même et ne pourrait par conséquent réduire le droit de liberté de navigation de tous les pavillons (en vertu de l'article 1) sur ce Rhin.

Si dans l'article 2 à l'égard de ces eaux on ne fait mention que des Etats riverains, c'est tout simplement la conséquence de ce que cette disposition a été empruntée en 1868 de l'article 19 d'un traité de commerce avec les états allemands de 1851.

Après avoir étudié les notes en question Monsieur van Eysinga est d'avis qu'elles ne rendent pas suffisamment justice à la pratique très libérale de l'Acte, qui est parfois même plus libérale que les paroles de l'Acte l'exigent. Quant aux observations émises au commencement du point II de la note du 13 mai pour ce qui concerne la navigation sur les eaux intermédiaires qui lient le Rhin à l'Escaut, Monsieur van Eysinga fait remarquer au cas où des bateaux suisses navigueront sur le Rhin encore avant qu'un nouveau régime sur la navigation rhénane soit entrée en vigueur, on s'en apercevrait en Suisse que ces bateaux pourront naviguer librement le long des eaux susvisées vers Anvers, comme chaque autre bateau le peut faire déjà actuellement.

Il paraît que notre délégué dans la Commission Centrale a eu déjà l'avantage de s'entretenir en ce sens avec les délégués suisses à Paris, aussi après que ceux-ci lui avaient donné lecture de leurs notes.

M. van Eysinga espère que le Gouvernement fédéral s'en rende bien compte que en soumettant, d'ailleurs sans raison, le régime en vigueur sur la navigation rhénane, à une critique sévère, on donne lieu aux grandes puissances alliées de se mêler de plus en plus dans les affaires du Rhin. Et d'après son avis il serait dans l'intérêt de la Suisse de ne pas considérer d'une manière trop pessimiste les affaires du Rhin en aval de Strasbourg, comme Elle est amenée à juger ces mêmes affaires en amont de cette ville.

En portant ce qui précède à Votre connaissance, je saisis cette occasion, Monsieur le Conseiller Fédéral, pour Vous renouveler les assurances de ma très haute considération.-

Coll.
Luy

Karl Schuchert