

# FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE.

V. année. Volume III.

N<sup>o</sup>. 56.

MARDI, 6 Août 1853.

---

## MESSAGE

du Conseil fédéral suisse aux deux Conseils législatifs de la Confédération relativement à la navigation sur le lac de Constance et le Rhin.

(Du 11 Mai 1853.)

---

Tit.,

La loi fédérale sur les péages, du 30 Juin 1849, avait statué que les péages pour le transport par eau doivent être perçus suivant les mêmes tarifs que pour le transport par terre à l'exception des lignes pour lesquelles il existe avec l'étranger des conventions qui ne peuvent être changées qu'ensuite de négociations.

Ensuite de cette disposition on continua de percevoir selon l'usage existant l'ancien droit traditionnel sur le Rhin (Rheinzoll), tout en y établissant en même temps la perception des nouveaux droits d'entrée suisses. Le Grand-Duché de Baden percevait depuis longtemps de la même manière ses anciens droits du Rhin, en outre des droits ordinaires du Zollverein; on continua

pareillement à prélever sur le lac de Constance les droits dits de portance (Abfuhrgebühren), et du côté de la Suisse, c'était particulièrement à Rorschach, puis à Stein sur le Rhin qu'on percevait des droits pareils. Ils avaient été supprimés pour d'autres places de débarquement, et les bateaux wurtembergeois et autrichiens ne payaient pas de droits de portance, non plus à Rorschach, parce que l'Autriche et le Wurtemberg n'exigeaient pas non plus de droits de portance des bateaux suisses qui touchaient aux places de débarquement de ces Etats, sur le lac de Constance.

Afin de libérer les bateaux suisses de l'acquit des anciens droits en tant que c'étaient des droits suisses, en outre des nouveaux droits, le Conseil fédéral rendit en date du 12 Janvier 1850, ainsi encore avant l'introduction du nouveau système de péage, une ordonnance en vertu de laquelle, à dater du jour de l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les péages, les bateaux et les radeaux suisses, les uns comme les autres, s'ils sont conduits par des Suisses, n'ont à acquitter aucun des droits particuliers perçus sur le Rhin jusqu'au dit jour, mais seulement les droits établis par la nouvelle loi fédérale. Quant à tous autres radeaux et bateaux, les droits d'usage devaient continuer d'être perçus en outre des nouveaux.

Cet affranchissement des anciens droits du Rhin fut bientôt après provisoirement étendu aux bateaux autrichiens, wurtembergeois et bavaois, ensuite des rapports qui furent faits que les bateaux suisses étaient traités aux placés de débarquement sur le lac de Constance, appartenantes aux dits Etats, sur le même pied que les bateaux des ressortissants de ces Etats.

Cet état de choses subsista durant un certain temps jusqu'à ce que la navigation sur le lac de Constance exploitée par des bateaux à vapeur suisses ayant acquis une plus grande extension, des réclamations furent formées au sujet des droits de portance élevés que l'on continuait de percevoir à Lindau sur les bateaux à vapeur suisses, tandis que les bateaux bavaois ne payaient rien, sans compter encore l'exercice d'un droit particulier de chargement, les expéditeurs de Lindau refusant aux bateliers suisses la délivrance de marchandises pour être conduites plus loin, alors même qu'ils étaient porteurs de certificats réguliers des commettants.

Les Autorités suisses demandèrent à la Bavière qu'il fût fait droit à ces réclamations à défaut de quoi on devrait rétablir la perception des anciens droits du Rhin provisoirement suspendus. La Bavière ne se montra toutefois pas disposée à supprimer les droits perçus à Lindau, en déclarant qu'il ne se commettait aucune injustice envers les bateaux suisses, attendu que la Compagnie des bateaux à vapeur de Lindau avait contribué pour une somme considérable au rachat du droit de perception des droits de portance de la corporation des bateliers et de la ville de Lindau, et que l'on considère maintenant les intérêts de cette somme comme constituant la quote que les bateaux bavaois à Lindau paient au lieu des droits de portance; de plus les bateaux à vapeur bavaois acquittent annuellement une somme considérable à Rorschach pareillement à titre de droit de portance. Il ne fut pas non plus adhéré à la seconde demande.

Le Conseil fédéral se vit à son grand regret obligé, après une longue correspondance entretenue sans ré-

sultat avec la Bavière, de rétablir la perception des anciens droits du Rhin sur les bateaux bava-rois, et en opposition à la coalition des expéditeurs de Lindau qui chargeaient leurs marchandises presque exclusivement sur des bateaux à vapeur bava-rois, il se forma à Schaffhouse une association semblable qui usa de réciprocité à l'égard des marchandises partant de cette place.

Naturellement les intérêts du commerce et de la circulation durent souffrir d'un pareil état de choses; et la perspective d'une suppression prochaine des anciens droits du Rhin pour les bateaux badois étant assurée par le traité du 27 Juillet 1852 entre la Confédération suisse et le Grand-Duché de Baden, concernant la franchise réciproque de droits sur de courtes lignes et la réduction des droits réciproques de navigation sur le Rhin entre Constance et Bâle, il était d'autant plus à désirer que l'affaire avec la Bavière fût menée à bonne fin.

Le rétablissement de la perception des anciens droits du Rhin avait eu pour effet de rendre la Bavière plus traitable en vue d'un accommodement amiable et juste et le Conseil fédéral ayant été informé le 4 Avril dernier que cet Etat était disposé à rouvrir de nouvelles négociations, il désigna l'un de ses membres, M. Frey-Hérosée, chef du Département du commerce et des péages, en qualité de fondé de pouvoirs, aux fins de négocier et de conclure avec un plénipotentiaire bava-rois, sous réserve de ratification, une convention fixant les rapports réciproques en matière de navigation procurant les plus grands allègements possibles et abolissant des privilèges de chargement inadmissibles.

En même temps il résolut de suspendre dès le commencement des négociations, la perception de l'ancien droit du Rhin pour les bateaux et radeaux bava- rois, et de l'abolir entièrement si dans les trois mois les droits de Lindau venaient à être supprimés et qu'on pût tomber d'accord de part et d'autre, sinon de con- tinuer la perception.

La Bavière avait aussi désigné son fondé de pou- voirs dans la personne de son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse, M. le Baron de Verger et les deux fondés de pouvoir ouvrirent aussitôt les négociations par voie de corres- pondance, et le 21 Avril ils eurent à Berne une con- férence ensuite de laquelle une convention fut signée de part et d'autre le 2 Mai, avec le procès-verbal sé- paré, y appartenant.

Dans le premier article la convention stipule que les ressortissants bava- rois seront assimilés aux Suisses même quant aux droits de navigation jusqu'à Schaff- house, et que les Bava- rois n'auront en général à ac- quitter aucune taxe plus élevée ou autre que n'en ont à payer les Suisses même. Quant au vœu émis de la part de la Bavière que cette convention étendit ses effets jusqu'à Bâle, il n'a pu y être acquiescé, attendu qu'il fallait commencer par régler avec le Grand-Duché de Baden les rapports de navigation sur la ligne du Rhin entre Bâle et Schaffhouse et que la position ac- tuelle des corporations et des pilotes devait être mise au clair déterminée et appropriée avant de contracter des obligations particulières avec un tiers par lesquel- les la transaction avec Baden ne pourrait qu'être ren- due plus difficile. D'ailleurs il ne serait pas sans im- portance pour la Suisse de pouvoir dire encore un

dernier mot à l'endroit de la navigation sur cette portion du Rhin, dans le cas où la question relative à celle du Rhin inférieur viendrait à être agitée. La Bavière de séférant à l'acte du Congrès de Vienne, le fondé de pouvoir suisse n'a pas admis cette manière de voir, ainsi qu'on peut s'en convaincre par le procès-verbal dans lequel cette discussion se trouve consignée. En revanche, il a trouvé juste de donner à la Bavière l'assurance que si des péages particuliers qui existeraient actuellement entre Bâle et Schaffhouse, venaient à être supprimés et transférés sur la ligne entre Schaffhouse et Constance, les bateaux bava-rois ne seraient pas assujettis à l'acquit de ces droits. Or un pareil transfert n'est d'ailleurs pas possible, vu que toutes les prestations en aval de Schaffhouse sont connexes avec les droits des corporations de bateliers et que lors d'une apuration elles pourraient bien être diminuées ou supprimées, mais non transférées ailleurs. Si à teneur de l'article 6 de la convention du 27 Juillet 1852 avec Baden il s'opérait une réduction dans le nombre des bureaux de péage ou une translation de tel ou tel d'entre eux, cela ne pourrait avoir lieu que pour les bureaux badois et non pour les bureaux suisses, puisque les droits traditionnels du Rhin seront à teneur de l'art. 22 de la dite convention entièrement supprimés sur territoire suisse pour les bateliers badois, tandis que les droits de transit ne sont déjà actuellement perçus qu'au plus petit nombre possible de bureaux de péage.

L'art. 2 de la convention avec la Bavière stipule en faveur des citoyens suisses qu'ils seront traités sur les places bava-roises de débarquement à l'égal des ressortissants de cet Etat; cet article statue ainsi une

pleine et entière réciprocité pour les concessions faites par la Suisse à l'art. 1.

Afin d'éviter les difficultés qui pourraient surgir plus tard d'une interprétation trop large de la loi allemande sur les péages, le plénipotentiaire suisse a demandé sur ce point quelques éclaircissements qui ont été donnés d'une manière satisfaisante par le plénipotentiaire de Bavière et consignés au procès-verbal séparé.

L'art. 3 interdit spécialement la perception de droits de partance (Abfuhrgebühren). Après la suppression de ces droits il est superflu de se livrer à des investigations ultérieures sur la question de savoir si en présence de la Constitution fédérale et de la loi sur les péages, il peut encore exister en Suisse des droits de partance, et, dans ce cas, en faveur de qui ils doivent être perçus. Les Cantons dans lesquels ils se percevaient sur le lac de Constance et le Rhin, ne demandaient pas mieux que de les abolir, pourvu qu'on usât de réciprocité; ils ont itérativement mis ce principe en application et fait des déclarations dans le même sens au Conseil fédéral, et le plénipotentiaire suisse leur ayant communiqué le projet de convention dont l'art. 3 était de même teneur que dans la convention même, ils ont déclaré y adhérer.

L'art. 4 abolit le monopole que les expéditeurs de Lindau ont exercé pour le chargement de leurs marchandises, tandis que d'autre part il ne permet pas aux expéditeurs suisses de ne consigner leurs marchandises qu'à tel ou tel bateau à vapeur ou à telle ou telle entreprise pour le transport, si le commettant ayant droit de disposer de la marchandise, le veut autrement. Cet article est peut-être l'un des plus im-

portants de la convention ; en tout cas c'est assurément celui qui met un terme à la plupart des rivalités et chicanes réciproques et assure le développement naturel des diverses entreprises de navigation.

L'art. 5 assure l'exploitation de la navigation à ceux qui y sont autorisés par un Gouvernement, sur toutes les places de débarquement des parties contractantes et cela sans remise de concession ultérieure aux autres Gouvernements. Une pareille liberté de mouvement est non-seulement dans l'esprit du temps ; mais elle est un besoin réel sur des eaux qui telles que celles du lac de Constance baignent plusieurs Etats et Cantons. Par là il est coupé court à toutes les intrigues pour tenir à distance tel ou tel concurrent, et ce sera un stimulant pour une saine et plus grande activité qui procure une circulation prompte et à bon compte, ainsi qu'il est à désirer dans l'intérêt du public. L'affranchissement de droits de concessions est réciproque et le Suisse actif n'y perd rien. C'est ce que les Cantons intéressés ont bien senti ; aussi n'ont-ils élevé aucune objection contre l'art. 5 du projet ; l'Administration fédérale des postes y gagnera plutôt que d'y perdre, car si les bateaux à vapeur avec lesquels on conclut des conventions de courses postales n'ont point de droits de concession à payer à des tiers, ils pourront coter leurs prix plus bas et procurer par là à la caisse des postes des économies comportant davantage que les petits droits de concession que payeraient à celle-ci d'autres bateaux à vapeur.

L'art. 6 porte qu'il ne peut être exigé des droits particuliers que pour des prestations effectives ; tout comme aussi il consacre le principe qu'en matière d'expédition aux bureaux de péage les certificats de pesage



de l'une des parties contractantes seront reconnus valables par l'autre partie, ou que tout au moins sur la production de pareils certificats il ne devra être exigé aucun droit pour la vérification du pesage. Une confiance mutuelle ne peut que contribuer à une meilleure entente et à l'aplanissement des difficultés.

L'art. 7 tend à acheminer un règlement commun de navigation et de port sur le lac de Constance et le Rhin. Les motifs qui militent pour la plus grande uniformité possible en matière de police des routes à laquelle aspirent les Cantons; les motifs qui font désirer la plus grande uniformité possible dans les règlements pour les chemins de fer, appellent aussi l'uniformité dans les dispositions de police. Au surplus il n'est préjugé en rien quant à la chose même par les projets, et les Gouvernements des Cantons intéressés devront être premièrement invités à s'entendre entre eux autant que possible.

L'art. 8 fixe la durée de la convention, l'art. 9 renferme la réserve de ratification et détermine le délai pour l'échange. Ces deux articles n'ont pas besoin d'explication.

Lors de la négociation, le fondé de pouvoirs de la Bavière a attaché une grande importance au bon entretien des chemins de halage le long du Rhin et au rehaussement des ponts de Stein et de Diessenhofen. Ces deux points ont évidemment pour la navigation suisse une importance bien plus grande encore que pour la navigation bavaroise; cependant le plénipotentiaire suisse n'a pu prendre au nom de la Confédération aucun engagement particulier allant plus loin que ceux qui sont déjà prévus par des dispositions fédérales ou stipulés dans l'art. 9 de la convention

conclue avec le Grand-Duché de Baden le 27 Juillet 1852.

Le plénipotentiaire bavarois n'a pas insisté pour que ces conditions fussent insérées dans la convention, et s'est contenté de les mentionner au procès-verbal séparé; les réponses du plénipotentiaire suisse suivent ci-après :

En ce qui concerne les chemins de halage ordinaires, le Conseil fédéral ne s'est jamais encore trouvé dans le cas de prendre des dispositions et l'on peut admettre qu'ils se trouvent en bon état; en revanche, il a eu à diverses fois à s'occuper d'un pareil chemin en amont de Schaffhouse, lequel n'est employé que lors des hautes eaux, et que le chemin de halage ordinaire est inondé; toutefois les difficultés à ce sujet ne provenaient pas du mauvais entretien de ce chemin, mais avaient seulement pour objet le devoir de l'entretenir qui incombait en partie du moins à une corporation de bateliers de Schaffhouse, laquelle percevait une légère rétribution pour chaque cheval de remarque. Or cette corporation a cru que ce droit étant supprimé depuis la mise en vigueur du système de péage, le devoir d'entretenir le chemin cessait en même temps. Mais on n'entendait point par là qu'il dût être négligé. Il est reconnu que les chemins de halage en général constituent une partie importante et inséparable des voies par eau, et aux termes de la Constitution fédérale le Conseil fédéral a assurément le devoir de les surveiller.

Les ponts de Stein et de Diessenhofen sont, il est vrai, des entraves majeures pour la navigation, mais guère plus grandes que ne l'est le pont de Constance. Toutefois, vu leur construction et leur position

ils sont d'une grande utilité pour la circulation par terre qui est bien autrement importante, et l'on ne sera guère disposé à les rehausser, mais l'on consentirait peut-être à y ouvrir des passages pour les bateaux, comme il en existe un par exemple à Rapperschweil. Les Sociétés de navigation en première ligne intéressées ont fait des démarches à cet effet auprès des propriétaires des ponts, ensorte qu'on peut s'attendre qu'il sera satisfait à ces réclamations. Une recommandation pressante de la Confédération, et celle-ci ayant la surveillance des ponts aussi bien que de la voie par eau, son conseil ne manquera pas d'accélérer essentiellement la chose. Ainsi qu'il a été dit plus haut, le fondé de pouvoir suisse n'a cependant voulu se lier par aucun engagement à ce sujet.

Le fondé de pouvoir bavaïois ayant aussi exprimé le vœu que le port de Rorschach recût des améliorations, mention en a faite au procès-verbal, et cela à plus forte raison que la Confédération doit former le même devoir. La réalisation en est à un si haut degré dans l'intérêt de la localité et du Canton de St. Gall qu'on peut être convaincu que rien ne sera négligé en vue de faire tout ce que permettront les moyens disponibles.

Voilà pour ce qui concerne la Convention et le procès-verbal séparé.

L'assimilation réciproque des Bavaïois et des Suisses en fait de navigation sur le lac de Constance y est consacrée, ainsi que l'abolition des droits de partance et des droits de chargement onéreux; elle procure en général les plus grands allègements possibles et ouvre les voies pour d'ultérieures transactions.

On peut donc à cet égard recommander la ratification de la convention. Quant à ce qui concerne les avantages économiques de la convention, il est évident qu'ils sont en première ligne pour la Bavière, en ce que les bateaux bavarois sont affranchis de l'acquittement des anciens droits du Rhin et des droits de portance. Ils comportaient pour les bateaux à vapeur de Lindau, par an et en moyenne :

a. Anciens droits du Rhin, perçus à Gottlieben, Diessenhofen et Stein . . . . . fr. 9,000

b. Droits de portance à Rorschach fl. 550 » 1,155

Environ fr. 10,155

Les bateaux bavarois payaient :

a. à Rorschach, les dernières années, en moyenne . . . . . fr. 6

b. à Staad et Altenrhein . . . . . » 54

fr. 60 par an.

Les bateaux suisses avaient à acquitter à titre de droit de portance :

a. par personne . . . . . 4 kreuzer.

b. pour les marchandises, sur le lac supérieur et inférieur par quintal 4 »

c. pour céréales :

1. Sur le lac supérieur :

a. le grain lourd par boisseau 9 »

b. » » léger » » 3 »

2. sur le lac inférieur :

a. le grain lourd par boisseau 9 »

b. » » léger » » 4 »

d. pour le sel :

1. sur le lac supérieur par tonneau . . . . . 5 »

2. sur le lac inférieur par tonneau 8 kreuzer.
- e. Pour planches, sur le lac supérieur et inférieur, par charge . 3 »
- f. Pour le bétail, sur le lac supérieur et inférieur, par tête . 3 »

A défaut de tout contrôle, il n'est pas possible de déterminer ce que les bateaux suisses payaient par an, avec un tarif aussi élevé; toutefois depuis plusieurs années la plus grande partie du commerce se faisait par la voie des bateaux à vapeur, et les bateaux suisses se trouvaient presque totalement exclus de la concurrence par le monopole des expéditeurs de Lindau en faveur de leurs propres bateaux, ensorte que les droits de portance par eux acquittés ne comportaient pas de grandes sommes. Or la Convention supprime ce monopole et l'on peut admettre qu'à l'avenir les bateaux suisses ne seront plus comme jusqu'ici réduits à partir de Lindau sans chargement. S'ils devaient acquitter les droits de portance, ils réaliseraient avec un commerce tant soit peu actif une somme qui équivaldrait tout au moins à celle dont les bateaux bava- rois ont été affranchis.

Il suit de là que lors même que l'abolition des droits de Lindau ne procure dans le moment actuel pour la navigation suisse, au point de vue financier, aucun avantage équivalant à ceux résultant pour la navigation bava- roise de l'abolition des droits de portance suisse et des anciens droits du Rhin, les avan- tages deviendront cependant les mêmes à l'avenir. Toutefois la navigation suisse retirera un profit bien plus considérable de l'abolition du droit de chargement exercé par les expéditeurs de Lindau en faveur de leurs propres bateaux à vapeur, droit dont ils faisaient

usage jusqu'au point de ne consigner aucune marchandise aux bateaux à vapeur suisses, alors même qu'ils étaient munis de déclarations par écrit des commettants. Cette abolition procure aux bateaux à vapeur suisses la faculté de prendre des chargements à Lindau et le prix de port peut, comparativement à ce qui existe actuellement, être considéré par ces bateaux comme bénéfice net, puisqu'il n'y aura besoin ni d'une nouvelle organisation particulière sur les bateaux, ni d'une augmentation de personnel, ni d'une consommation beaucoup plus forte de combustibles. Or il n'est pas nécessaire de faire de grands calculs pour démontrer que le produit des chargements s'élèvera en peu de temps à une somme considérable, laquelle est maintenant entièrement perdue pour les bateaux suisses.

La Convention se recommande donc aussi sous ce point de vue.

Politiquement parlant, elle est aussi un nouveau gage des rapports de bon voisinage entre deux Etats et forme un point de ralliement pour pouvoir renouer plus tard et en temps utile de nouvelles négociations dans l'intérêt du commerce et de la circulation. Maintenant que les anciens droits du Rhin ont été antérieurement déjà abolis en faveur de l'Autriche et du Wurtemberg, qu'ils le sont pour Baden en suite du Traité du 27 Juillet 1852, il y aurait quelque chose de désobligeant à les laisser subsister vis-à-vis de la Bavière avec laquelle les rapports de bon voisinage à tous égards ne sont pas moins précieux que ceux qui existent avec les autres susdits Etats.

Au point de vue pratique, et eu égard à l'administration des péages, on doit désirer aussi la suppression des droits dont l'acquittement serait exceptionnel-

lement imposé aux ressortissants d'un seul Etat. Pour ceux-ci il faudrait avoir une tenue de livre spéciale, établir et exercer une surveillance particulière; pour eux seulement il faudrait souvent arrêter des ressortissants d'autres Etats pour examiner s'ils ne sont pas assujettis à ces droits.

Considérée sous toutes ces faces, la Convention paraît acceptable et le Conseil fédéral propose en conséquence l'arrêté suivant :

**L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE.**

**DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,**

après avoir vu et examiné la Convention réglant les rapports de navigation sur le lac de Constance et le Rhin, convenue et signée le 2 Mai de cette année par un fondé de pouvoir de la Confédération et un plénipotentiaire du Roi de Bavière, ainsi que le procès-verbal séparé y appartenant,

sur la proposition du Conseil fédéral,

**ARRÊTE :**

1. La susdite Convention est approuvée dans tout son contenu.
2. Le Conseil fédéral est chargé de la ratifier au nom de la Confédération suisse, et de la mettre à exécution dès que les ratifications seront échangées.

Agréez, Messieurs, l'assurance renouvelée de notre haute considération.

Berne, le 11 Mai 1853.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :

**NÆFF.**

Le Substitut du  
Chancelier de la Confédération :

**J. KERN-GERMANN,**

## RAPPORT ET PROPOSITIONS

de la Commission du Conseil national chargée d'examiner la convention conclue en date du 2 Mai 1853 avec la Bavière, relativement à la navigation sur le lac de Constance et le Rhin.

(Du 8 Juillet 1853.)

Tit.

La convention négociée en date du 2 Mai 1853 entre le royaume de Bavière et la Confédération suisse relativement à la navigation sur le lac de Constance et le Rhin, par le Chef du Département des péages au nom de la Confédération avec le ministre résident de S. M. le roi de Bavière, cette convention, Tit., est un nouveau fruit de nos nouvelles institutions, spécialement de la centralisation des péages.

On se rappelle qu'avant la constitution de 1848 c'était un véritable travail des Danaïdes que de libérer les lacs suisses, des monopoles des bateliers et de ceux de navigation, des droits exclusifs de débarquement, des impôts sur l'abordage, etc. Tel était surtout le cas pour le lac de Constance dont la navigation doit être libérée de tous droits et de toute entrave par la présente convention.

Pour compléter à ce point de vue historique le message du Conseil fédéral, nous devons rappeler que le Canton de St. Gall souleva en 1838 la création d'une société suisse de bateaux à vapeur, mais que — mal conseillé — il dût malheureusement y renoncer et se décida à faire les démarches nécessaires pour



assurer la liberté de la navigation sur le lac de Constance.

Le Gouvernement de ce Canton ouvrit avec les Etats voisins, l'Autriche, la Bavière, le Wurtemberg, Baden et le Canton de Thurgovie des négociations pour établir la liberté complète de la navigation. Des conventions furent bientôt conclues avec Thurgovie (ordonnance du 7 Mai 1838), avec l'Autriche et le Wurtemberg, conventions en vertu desquelles la navigation fut déclarée libre entre ces divers Etats et celui de St. Gall, pour les ports et les places de débarquement qui leur appartenaient, et les droits de débarquement de toute espèce furent abolis.

C'est sur ces conventions que repose le mode de vivre actuel d'après lequel il n'est perçu aucun droit de débarquement à Friedrichshafen et à Bregenz sur les bateaux suisses, ni à Rorschach, Romanshorn et Utwyl sur les bateaux autrichiens et wurtembergeois.

Le Gouvernement badois repoussa formellement les demandes de St. Gall pour le port de Constance en raison du péage perçu pour la voie d'eau et des péages du Rhin, la Bavière refusa également d'entrer en matière en s'appuyant sur le monopole de l'ancienne et puissante compagnie des bateliers de Lindau.

St. Gall ne cessa pas ses démarches. Sur une nouvelle demande de suppression des droits de partance et d'embarquement le Gouvernement bavarois fit en 1841 l'offre, tout à fait insuffisante, de permettre aux bateliers de Rorschach d'embarquer sans aucun droit dans le port de Lindau une quantité de marchandises égales à celles que les bateliers de Lindau embarqueraient dans le port de Rorschach en libre concurrence avec eux. Le Gouvernement St. Gallois ne

put se résoudre à prêter la main à un mode de vivre qui répondait aussi peu au principe de la liberté de la navigation et qui n'aurait pu être mis à exécution sans un contrôle gênant; il se borna à recommander de nouveau au Gouvernement bavarois l'adoption des propositions primitives tendant à établir la liberté la plus complète pour les rapports entre les deux rives.

La question en resta là jusqu'à ce que la nouvelle Constitution fédérale et l'art. 8 de la loi sur la centralisation des péages (8 Juin 1849) forcèrent d'abord Baden puis la Bavière à sortir de leur ancienne position quant aux péages sur le Rhin et aux droits de débarquement, et les rendirent plus disposés à accéder aux propositions formulées par St. Gall en 1838. En effet l'art. 8 cité statue que les droits pour le transport par eau doivent continuer à être perçus comme sur terre, à l'exception des points pour lesquels des traités auront été conclus avec l'étranger.

C'est ainsi qu'un nouveau droit de péage fédéral fut établi sur la voie d'eau et perçu d'abord cumulativement avec l'ancien droit même sur les bateaux suisses et bientôt une décision du Conseil fédéral du 17 Juin 1850 exempta du paiement des anciens droits les bateaux et radeaux suisses, conduits par des citoyens suisses, les astreignant seulement à payer les nouveaux droits établis par la loi sur les péages; tous les bateaux et radeaux étrangers durent payer non seulement les anciens, mais aussi les nouveaux droits.

Immédiatement les propriétaires et conducteurs de bateaux autrichiens, wurtembergeois et même bavarois réclamèrent en admettant le traitement réciproque des bateaux suisses sur leurs territoires respectifs et

Le Conseil fédéral les libéra également, d'une manière provisoire du paiement des anciens droits.

La Bavière n'en continua pas moins à maintenir les privilèges de chargement et les droits d'embarquement, tandis qu'ils furent supprimés dans les ports et les places d'abordage de l'Autriche et de la Bavière. On sentit qu'on avait été trop généreux à l'égard de cet Etat. Schaffhouse entreprit en 1854 ce que St. Gall avait voulu faire mais n'avait pu mettre à exécution en 1838 à la fondation d'une Compagnie suisse pour la navigation sur le lac de Constance. La Compagnie Schaffhousoise dut faire tous ses efforts pour que le droit de chargement à Lindau qui avait passé, par vente, des mains des corporations entre celles des expéditeurs, fût déclaré libre et que les droits d'embarquement fussent également supprimés. Le Gouvernement Schaffhousois ayant reçu un refus de la ville de Lindau en réponse à une demande de cette nature prit immédiatement des mesures de représailles et interdit également aux bateliers bavaois le droit de chargement à Schaffhouse; il s'adressa en même temps au Conseil fédéral pour lui demander d'intervenir et de renouveler les demandes faites à la Bavière, sous la menace, en cas de refus, de rétablir contre les ressortissants bavaois les anciens droits suisses de péages sur le Rhin (suspendus provisoirement) et de les percevoir cumulativement avec ceux récemment établis. Il fit entendre naturellement que St. Gall qui avait établi en 1838, après le rejet de ses demandes relatives à la reconnaissance de la liberté de navigation, des droits d'embarquement sur les bateaux à vapeur bavaois, cesserait de les percevoir dès la suppression de ceux établis à Lindau. Cette menace

étant restée infructueuse, le Conseil fédéral décida de la mettre à exécution et ordonna qu'à l'avenir les bateaux bavarois eussent à payer les anciens droits sur le Rhin outre les nouveaux.

C'est au moment où cette démarche énergique fut mise à exécution que Baden conclut (27 Juillet 1852) avec la Confédération un traité pour la suppression des péages sur de courtes distances et pour la diminution des droits de navigation perçus par les deux Etats sur la partie du Rhin qui s'étend de Constance à Bale, de telle sorte qu'on put prévoir une prompte suppression des anciens péages sur le Rhin pour les bateaux badois.

La Bavière se montra alors disposée à entrer en négociation avec la Suisse pour la régularisation des questions relatives à la navigation sur le lac de Constance et le Rhin.

Voilà, Tit., l'historique des faits qui ont amené la conclusion de la présente convention, dont les différents articles sont motivés et développés dans le rapport. Cet historique montre de quelle manière prudente et énergique le Conseil fédéral et le Département des péages ont conduit ces négociations; nous devons aussi rendre hommage à l'heureux résultat qu'ils ont obtenu.

Différentes questions et desiderata relatifs à l'entretien des chemins de halage, l'élevation des ponts de Deissenhofen et Stein, l'agrandissement du port de Rorschach ont été discutés à part et compris dans un protocole spécial signé par les deux plénipotentiaires. Le procès-verbal servira du reste à prévenir les malentendus ou les incertitudes qui pourraient s'élever dans la mise à exécution de la convention.

Cette convention et celle conclue en Juillet 1852 avec le Grand-Duché de Baden ont contribué grandement à libérer la navigation sur le lac de Constance et sur le Rhin des entraves qui y étaient apportées et des droits perçus par l'Allemagne méridionale; elles ont contribué par là en même temps à faciliter considérablement le commerce suisse. Votre Commission doit seulement exprimer le regret que l'augmentation de droits établis par l'Allemagne contre la Suisse doive encore subsister comme par le passé; car la liberté de la navigation n'acquiert sa véritable signification et ne produit des conséquences heureuses que lorsque l'importation et l'exportation d'un pays dans un autre sont autant que possible exemptes de droits.

Votre Commission considère toutefois la présente convention comme un notable progrès en faveur de la liberté du commerce international, et d'accord avec le projet du Conseil fédéral vous propose l'adoption du projet de décret suivant :

**L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,**

après avoir vu et examiné la convention négociée et signée par les plénipotentiaires de la Confédération suisse et du Royaume de Bavière, réglant les rapports de navigation sur le lac de Constance et sur le Rhin, ainsi que le protocole séparé qui y est annexé,

**ARRÊTE :**

1. La susdite Convention est approuvée dans tout son contenu.

2. Le Conseil fédéral est chargé de ratifier la présente convention au nom de la Confédération suisse, et de la mettre à exécution dès que les ratifications seront échangées.

Votre Commission saisit en même temps cette occasion de vous assurer, Tit., de sa considération distinguée.

Berne, le 8 Juillet 1853.

Les membres de la Commission :

*Hungerbühler*, rapporteur.

*Stehelin*, Colonel.

*Sulzberger*.

---

## **MESSAGE du Conseil fédéral suisse aux deux Conseils législatifs de la Confédération relativement à la navigation sur le lac de Constance et le Rhin. (Du 1 Mai 1853)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.08.1853
Date	
Data	
Seite	215-236
Page	
Pagina	
Ref. No	10 056 432

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.