

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 7 (1910-1911)

Artikel: Réponse à quelques-uns
Autor: Rossel, Virgile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750437>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

RÉPONSE A QUELQUES-UNS

Du Gothard souffle un mauvais vent . . .
Gottfried Keller.

Le but que j'ai poursuivi dans mon étude consacrée à la Convention du Gothard a été, surtout, de montrer les fautes commises depuis 1869 et d'insister pour qu'on ne s'acharnât point à les aggraver. Comme on l'a vu et comme on le verra mieux tout à l'heure, mon argumentation revient essentiellement à ceci: le traité de 1869 était, en somme, un bon traité pour la Suisse, *si nous avions su ne pas y mettre ce qui n'y était pas*; malheureusement, nos déclarations, nos initiatives et nos interprétations officielles nous obligent bien au delà de ce à quoi nous étions contractuellement obligés; cependant, les droits qui demeurent à l'Allemagne et à l'Italie, après le rachat, sont des droits plutôt théoriques, si, renonçant à raisonner et à opérer contre nous-mêmes, nous nous décidons, une bonne fois, à ne pas choisir d'emblée le terrain qui nous est le plus défavorable; en particulier, *le calcul du produit net*, qui est d'une importance capitale au point de vue du superdividende et de la réduction des surtaxes de montagne, doit se faire, à compter du 1^{er} Mai 1909, *en considération du prix que nous aurons à payer pour le Gothard*; s'il en est ainsi, superdividende et réduction des taxes sont bien des droits théoriques et, pour nous en libérer, nous avons eu tort de consentir à tous les lourds sacrifices matériels et moraux que nous impose la récente Convention.

J'ai tenu à résumer ma pensée, avant de répondre, en quelques pages, à divers contradicteurs. Comme j'entends ne point faire de polémique personnelle, je ne nommerai aucun de mes adversaires et je me bornerai à discuter objectivement leurs critiques ou leurs réserves. Mais il n'est pas de règle sans exception, et je dois protester contre un passage des articles hautains et faibles que M. le Dr J. Winkler a écrits sur „les erreurs de M. Rossel“. M. Winkler n'a pas jugé qu'il fût au-dessous de lui d'insinuer, après une allusion au journal „*Le Temps*“, de Paris, que j'étais plus Français qu'on ne paraît l'être en France. Cela n'était ni très courtois, ni très loyal, de la part d'un homme auquel j'ai toujours témoigné des sentiments de déférente sympathie. Ai-je donc parlé de la

France, dans „*Wissen und Leben*“? N'ai-je pas plaidé exclusivement la cause des intérêts suisses et de notre dignité nationale? Que penserait M. Winkler, si j'avais l'air de lui dire qu'il a été, dans l'affaire du Gothard, plus Allemand qu'on ne l'est au delà du Rhin? Ne recourons pas à ces détestables procédés de discussion! Dans quelque camp que nous soyons, nous sommes, nous voulons être des patriotes recherchant une seule chose: le bien de notre pays. J'ose croire, d'ailleurs, que l'ancien Président du Tribunal fédéral n'avait pas le dessein de m'accuser sans rime ni raison, et je porte son inadvertance au compte, hélas! bien chargé, des ... exploits gothardistes de M. Winkler.

I. RACHAT ET FUSION

J'ai admis, avec le Conseil fédéral, que la Suisse avait le droit de racheter la ligne du Gothard. Si nous ne possédions pas ce droit, et si nous n'avions pas une certitude absolue à cet égard, nos autorités seraient inexcusables de nous avoir entraînés dans une fondrière où nous nous débattrions en vain. Mais j'ai la conviction profonde que nous l'avons et que, en l'absence de toute clause dérogatoire dans les traités de 1869 et de 1878, nous pouvons et nous devons l'exercer conformément aux textes y relatifs des concessions et des arrêtés fédéraux applicables en l'espèce. Il serait parfaitement inconcevable qu'on pût se prévaloir contre nous de l'article 13 de la Convention de 1869, article ainsi rédigé: „S'il existe dans les *concessions cantonales*¹⁾ des dispositions contraires à celles de la présente convention, ces dispositions s'entendront abrogées par la publication de la présente convention“. Ce qui lie la Suisse, ce sont les arrêtés fédéraux approuvant les concessions, et, à ces arrêtés fédéraux, qui contiennent une clause identique de rachat pour tous les tronçons de la ligne du Gothard, on n'a pas dérogé d'un seul mot, ni en 1869, ni en 1878.

¹⁾ Ce texte prouve, à tout le moins, que les Etats contractants connaissaient fort bien tous les éléments juridiques du problème. Il est surprenant, qu'en dépit de l'article 13 du traité de 1869, M. Winkler ait pu écrire dans sa brochure (*Rechts-politische Erörterungen*, pag. 32): „Die schweizerischen Gesetze, Konzessionen und Botschaften sind nie in den Bereich der Vertragsverhandlungen gezogen worden“!!...

J'ai démontré que le prix de rachat, ce qui n'est pas contestable, englobait les subventions des Etats et les éteignait; il les englobe même si bien que nous payons, de nouveau, en prix de rachat, nos propres subsides à la Compagnie! On m'objecte: „Si, par une malheureuse disposition des concessions, les subventions contribuent à établir le rendement net sur lequel est basé le prix de rachat, jamais les Etats subventionnants ne consentiront ou n'ont consenti à se reconnaître bénéficiaires de versements faits à des actionnaires qui peuvent être aussi bien Suisses, Autrichiens ou Japonais qu'Allemands ou Italiens.“ Encore un coup, les Etats savaient, en 1869 et en 1878 (on s'occupe expressément des concessions à l'article 13 du traité principal), que si le rachat se calculait sur la base du produit net, l'indemnité obtenue serait l'équivalent tout ensemble du capital social (50 millions) et des subventions (113 millions, dont 28 de la Suisse, et 85 de l'Allemagne et de l'Italie). Puisqu'ils le savaient, ils auraient pu se réserver un droit de participation au prix de rachat. Ils ne l'ont pas fait. Tant pis pour eux! Ou, plutôt, s'ils ne l'ont pas fait, c'est que leurs subventions ont été versées à fonds perdus, c'est que la Compagnie en était l'unique bénéficiaire, de par leur volonté, c'est qu'elles représentaient un „cadeau de baptême“, rien de plus, comme l'a constaté M. de Schoen à la tribune du Reichstag. Suisse, Allemagne, Italie ont dû dorer et redorer la pilule, pour que des capitalistes acceptassent de mettre leurs millions dans une entreprise pleine de risques et du succès de laquelle on désespéra si souvent.

Il s'agissait de percer le Gothard; d'avoir, coûte que coûte, une ligne internationale de premier ordre qui rendrait au centuple, en avantages directs et indirects, l'argent des subventions; et, comme le dit le Mémoire allemand de 1910: la ligne construite, le but du traité était atteint. Ce sont les actionnaires qui profitent aujourd'hui du „cadeau de baptême“ qu'on leur a fait, qu'on a dû leur faire et qu'on n'a pas même demandé de partager avec eux en cas de rachat. La nationalité des actionnaires est totalement indifférente: les Etats leur ont abandonné la part que ces Etats auraient pu réclamer dans le prix d'acquisition à payer par la Confédération suisse.

Cela étant et l'extinction de l'obligation principale déterminant

celle des accessoires, toutes les servitudes imposées à la Compagnie en échange des subventions (taxes maximales, réduction des surtaxes de montagne, superdividende, etc.) devraient être considérées comme éteintes, puisque ces subventions se trouvent remboursées, par le paiement du prix de rachat, aux conditions prévues par des arrêtés fédéraux que le traité n'a pas modifiés, conditions au reste connues des Etats et tacitement acceptées par eux. Quand un débiteur a payé, selon le mode fixé entre parties, la dette grevant hypothécairement l'un de ses immeubles, cet immeuble est dégrevé par le fait même du paiement opéré.

Mais, affirme-t-on, la Suisse s'était engagée à remplir, en cas de rachat, toutes les charges de la Compagnie envers les Etats. On est effectivement surpris de constater que „les droits stipulés en faveur des subventions“ ont été réservés dans la clause de rachat des arrêtés fédéraux postérieurs au traité de 1869. Ces droits ne s'entendaient, à la vérité, que de ceux attribués aux „*subventions*“, et non pas de tous les droits des Etats; et ils se réduisaient au droit à la répartition d'un superdividende dans les termes de l'article 18.

J'ai expliqué que les traités de 1869 et de 1878 distinguaient très soigneusement entre les obligations dont la Suisse était tenue, comme *Etat*, et les obligations de la *Compagnie*. Quand, par exemple, l'article 7 du traité de 1869 dispose que „la Suisse s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les trains soient organisés de telle manière qu'autant que possible ils coïncident sans interruption avec ceux de l'Allemagne et de l'Italie,“ ou quand, dans le paragraphe suivant, „elle (la Suisse toujours) s'engage aussi à faire établir sur la ligne du Gothard en été au moins trois trains de voyageurs“, — quand, dis-je, la Confédération se lie elle-même, il est hors de doute que *ces engagements-là* subsistent même dans l'hypothèse du rachat accompli. Mais, quand le traité impose des obligations à „la Compagnie“, ou au „chemin de fer du Saint-Gothard“ (articles 8, 9, 18, etc.), il est évident que, d'après le traité, ces obligations-là ne sont pas des obligations de la Suisse, car, pour les obligations de cette dernière, on s'est bien gardé de ne pas employer la formule: „la Suisse s'engage“, ou quelque autre formule analogue. Si les Etats voulaient que les obligations de la Compagnie elle-même passassent à la

Confédération lors du rachat, il fallait que ce transfert découlât d'un texte spécial, tel que celui qui régit le cas de la fusion; cela était d'autant plus indispensable que le capital des subventions était compris dans l'indemnité de rachat et, par conséquent, remboursé sous cette forme.

On nous répond, avec le Conseil fédéral: fusion, rachat, c'est le même événement, ou ce sont deux événements indentiques. On invoque le message du 30 Juin 1870, où le Conseil fédéral déclare que le rachat „ne saurait modifier en rien les obligations que nous impose le traité en ce qui concerne l'exploitation“ du Gothard. On invoque les paroles prononcées par M. Welti, en 1870: „Il est vrai que nous avons, dans le traité, des obligations qui dureront aussi longtemps que le chemin de fer, c'est-à-dire que l'exploitation de cette ligne, et dont nous ne pouvons nous délier pendant toute la durée du traité“. Assurément, tout cela est exact pour *les obligations assumées par la Suisse comme Etat*, pour les obligations par lesquelles „*la Suisse s'engage*“; mais n'est-ce pas aller au delà de la pensée de nos hommes d'Etat de 1870 que d'assimiler à ces obligations, les engagements dont le traité grève une Compagnie privée, la „Société du chemin de fer du St-Gothard“, qui ne se confond pourtant pas avec la Suisse —, engagements qu'aucune disposition du traité ne délègue à cette dernière en cas de rachat? On n'a pas l'habitude, dans les conventions internationales, d'écrire tare pour barre, et la lettre des actes diplomatiques a une valeur interprétative autrement irrésistible que la lettre des contrats entre particuliers.

Je pose en fait que les traités de 1869 et de 1878 *ne mentionnent pas le cas de rachat*, et j'ai pu inférer de ce silence que les Etats, en les signant, avaient tacitement reconnu que notre droit public interne sur la matière (l'article 13 prouve assez qu'on ne l'ignorait pas) était partie intégrante de ces traités: aucune dérogation à ce droit public interne n'ayant été exigée, en prévision de la nationalisation du Gothard, il s'appliquait avec toutes ses conséquences. On s'obstine à me renvoyer à l'article 15, alinéa 2, et à reprendre la thèse du Conseil fédéral: „Dans le cas où une *fusion*, dit ce texte, viendrait plus tard à être opérée entre des chemins de fer suisses et le chemin de fer du Gothard... les obligations incombant à ce dernier passeraient à l'entreprise

plus étendue, en tant qu'elles se rapportent à l'exploitation". Avec le Conseil fédéral, on se figure que „la nationalisation de la ligne du Gothard n'est rien d'autre qu'une incorporation de cette ligne aux chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire une fusion“.

Mais, en droit allemand, le mot *Fusion*, que nos voisins ont germanisé à l'égal de tant d'autres de nos vocables, désigne uniquement, comme en droit français, la réunion de deux ou plusieurs sociétés commerciales. Et l'on pourrait au moins s'étonner de ce qu'une opération de rachat, expropriation unilatérale consommée par un acte de souveraineté de l'Etat, pût avoir une analogie quelconque avec un contrat de fusion. Eh! quoi, lorsqu'il eût été si facile, pour dissiper toute équivoque, de dire, à l'article 15, alinéa 2: „dans le cas où une fusion *ou un rachat* viendrait plus tard à être opéré...“, on n'aurait réglé directement que les suites juridiques de la fusion, parce que fusion et rachat, qui sont des choses entièrement différentes, seraient une seule et même chose? Singuliers diplomates que ceux qui eussent ainsi fagoté leurs textes!

En dehors des arguments que j'ai donnés contre l'interprétation du Conseil fédéral et des publicistes qui la défendent, il en est un que je tenais en réserve pour une réplique éventuelle. Il n'est pas moins décisif que simple et clair. Le voici.

L'Allemagne et l'Italie savaient, entre autres par les concessions et par les arrêtés fédéraux y relatifs, que la ligne pouvait être rachetée par la Confédération. En 1869, nul ne songeait à une nationalisation aussi générale que celle que nous avons faite, et, au surplus, les Etats contractants n'avaient à envisager, au point de vue des effets du traité, que le rachat du Gothard. La Suisse aurait eu le droit, comme elle en avait le pouvoir, de nationaliser le Gothard seulement. Soutiendra-t-on que si la Confédération avait *racheté*, pour le 1^{er} Mai 1909, *la seule ligne du Gothard*, il y aurait eu une „fusion“¹⁾ et que l'article 15, alinéa 2, aurait été applicable? Une „fusion“ avec quoi? Avec rien! Ou

¹⁾ Cette idée de prendre le rachat pour une fusion est le résultat d'une... confusion. Le rédacteur du Message de 1909 a négligé de ne considérer que *le rachat du Gothard en soi*. Il n'a pas su séparer ce rachat, *qui est une opération définitive comme telle*, du fait qu'il nous a plu de réunir administrativement la ligne du Gothard aux C. F. F.

bien, si ayant nationalisé Central, Nord-Est et Jura-Simplon, puis, le Gothard, nous avons disposé dans notre loi de rachat que le Gothard constituerait une administration autonome, ou qu'il serait affermé, est-ce que cela eût été aussi une „fusion“ ? Si le Gothard a été incorporé dans le réseau des C. F. F., c'est *parce qu'il nous convenait qu'il en fût ainsi* et non point, j'imagine, pour justifier une future invocation de l'art. 15, alinéa 2, du traité de 1869. Raisonner autrement, c'est dire, sans y prendre garde, que nous avons, certes, le droit de racheter le Gothard seul, mais que nous avons réuni cette ligne aux C. F. F. pour avoir la „fusion“ demandée et pour créer un argument anticipé au profit de la Convention de 1909. C'est à peu près comme si les gouvernements allemand et italien nous avaient suggéré l'admirable combinaison suivante: „Vous pourriez racheter le Gothard seul, et, comme le traité de 1869 ne prévoit pas le cas de rachat, mais uniquement celui d'une fusion, pour qu'il y ait, dans le sens de l'article 15, alinéa 2, transfert des obligations de la Compagnie à la nouvelle entreprise, ayez la bonté de racheter d'abord quelques autres lignes suisses, puis, d'y incorporer le Gothard, afin que nous ayons la fusion qui nous échapperait sans cela!“ Il dépendait de nous, de nous exclusivement, de racheter le Gothard seul et de ne pas le fusionner avec d'autres lignes rachetées, sans que cela regardât qui que ce fût. Il dépend encore de nous, à cette heure, de modifier notre loi de rachat et de décider que le Gothard formera une administration complètement détachée des C. F. F., ensorte que toute idée de fusion serait écartée.

Si l'on doit avouer que cette argumentation est inattaquable et si l'on ne peut plus s'en remettre à l'analogie de l'article 15, alinéa 2, notre position s'améliore immédiatement et nous n'en sommes plus réduits à subir *comme une nécessité* la clause la plus inquiétante de la Convention de 1909; le Conseil fédéral doit, notamment, biffer cette phrase de son message: „La nationalisation de la ligne du Gothard n'est rien d'autre qu'une incorporation de cette ligne aux chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire bien réellement une fusion, et on ne pourrait *donc* pas s'opposer à ce que les obligations existantes fussent transférées à tout le réseau des chemins de fer fédéraux.“ *L'extension de la clause du traitement le plus favorisé*, par les articles 7 à 9 de la

nouvelle Convention, est *une concession que nous avons faite PAR ERREUR*, en croyant à l'application d'un texte inapplicable et interprété, au demeurant, par le Conseil fédéral aussi inexactement qu'il était appliqué!

Nous n'en avons pas moins, dans des documents officiels, immolé la situation juridique excellente que le silence du traité sur l'éventualité du rachat offrait à la Suisse. Nous avons, dès 1869, dans nos arrêtés fédéraux, réservé le droit des subventions au superdividende et, dans le message de 1897, pour ne rappeler que cela, nous avons clairement reconnu que, „comme propriétaire du Gothard, la Confédération, en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer, devra remplir les *engagements pris pour la Compagnie.*“ De bonne foi, nous ne pouvons pas renier une interprétation officielle dans laquelle nous avons persisté jusqu'à maintenant. Mais n'aggravons point les fautes passées! Celles que nous avons commises peuvent suffire, et nous n'avons pas à „remplir des engagements“, que nous n'avons jamais „pris pour la Compagnie“, entre autres celui d'étendre à tout le réseau des C.-F.-F. la clause du traitement de faveur.

II. PRODUIT NET, SURTAXES ET SUPERDIVIDENDE.

Nous sommes, avec les questions du produit net, des surtaxes et du superdividende, au cœur de la discussion.

On dit: le Gothard a rapporté, en moyenne, près de 4 500 000 francs pendant la période de 1894 à 1903, et près de 5 500 000, de 1904 à 1908; le produit net actuel et futur sera de plus 4 000 000 de francs, soit, de plus de 8 % du capital-actions de 50 millions; dès lors, si les traités de 1869 et de 1878 ne sont pas révisés et remplacés par la Convention de 1909, nous serons forcés de payer un superdividende aux Etats (article 18) et de procéder à la réduction des surtaxes de montagne (article 9). Si cela était la vérité juridique, on pourrait croire que la Convention de 1909 n'aggrave pas, autant que l'affirment ses adversaires, le régime qu'elle est destinée à supprimer. Mais ce n'est pas la vérité juridique, et c'est surtout pour combattre une nouvelle et funeste erreur que j'ai publié mon article du mois dernier. J'avais

simplement esquissé ma démonstration. Comme elle est contestée, il faut y revenir.

N'oublions jamais que le prix de rachat qui sera payé par la Suisse éteint les subventions, comme il éteint le capital-actions de la Compagnie, puisque ce prix est déterminé par le produit net d'une entreprise créée tout à la fois par ce capital et par ces subventions! Si, comme on le suppose, l'indemnité de rachat, au sujet de laquelle la Confédération est en procès avec la Compagnie, dépasse la somme de 80 millions, tandis que le capital social était de 50 millions seulement, nous aurons, dès le 1^{er} Mai 1909, un capital d'établissement bien supérieur à celui de la Compagnie elle-même. Mais *ce capital d'établissement nous aura été imposé par l'exécution de clauses de rachat que connaissaient et qu'avaient implicitement admises l'Allemagne et l'Italie*. Lorsque, dans le traité de 1869, ces deux Puissances se réservaient une part du bénéfice „pour le cas où le dividende à répartir sur les actions dépasserait le 7 %,” elles n'ignoraient point, elles ne pouvaient ignorer, qu'une fois la nationalisation du Gothard accomplie, le produit net ne se calculerait plus sur le capital-actions d'une société dissoute, mais sur un prix de rachat qui représenterait le capital d'établissement de la Suisse. A moins que, les subventions ayant été éteintes par l'indemnité de rachat, l'Allemagne et l'Italie ne prétendissent toucher des superdividendes qui auraient un caractère nettement léonin! Comment, la Suisse travaillerait avec un capital d'établissement de plus de 80 millions dans lequel sont comprises les subventions remboursées par le paiement de cette somme, le superdividende aurait été réservé par la clause de rachat qui a été génératrice de ce capital, et nous calculerions le produit net comme s'il s'appliquait aux 50 millions de l'entreprise rachetée? Si la ligne nous rapportait 4 000 000 de francs, nous dirions: cela fait du 8 %... quand ce chiffre signifie du 5 % sur nos 80 millions engagés dans l'affaire? Il est impossible qu'un Welti et un Dubs aient prêté les mains à une semblable énormité, alors que nous rachetons déjà les 28 millions que nous avons donnés.

Aussi vaut-il la peine d'examiner de plus près l'article 18 du traité de 1869: „Les Etats ne se réservent un droit de participation aux *résultats financiers de l'entreprise* que dans le cas où

le dividende à répartir sur les actions dépasserait le 7 %." Il va de soi, qu'en 1869, et puisqu'on ne mentionnait pas le rachat dans le traité, on ne pouvait parler que d'„actions“ à l'article 18. Mais ce mot d'actions est synonyme de l'expression: capital d'établissement à rémunérer et avec lequel travaillera „l'entreprise“. Notez, en effet, qu'on table sur les „résultats financiers de l'entreprise“, et, qu'à compter du 1^{er} Mai 1909, „l'entreprise“, c'est la *Confédération rachetante*, qui l'est en vertu de l'exécution de clauses de rachat tacitement sanctionnées par l'absence de stipulations dérogatoires dans les traités de 1869 et de 1878. Le fait nouveau du rachat était accepté d'avance. Il donnait naissance à une entreprise nouvelle, acceptée d'avance elle aussi. Rationnellement appliqué après le 1^{er} Mai 1909, l'article 18 doit se lire comme suit: „Les Etats ne se réservent un droit de participation aux résultats financiers de l'entreprise que dans le cas où le produit net du capital d'établissement (soit, du prix de rachat) dépasserait le 7 %.“ Sans cela, tout ce qui, dans le prix de rachat excéderait 50 millions (et cet excédent, ne craignons pas de le redire, provient du remboursement concessionnel des subventions qu'il absorbe pour le tout), constituerait, pour la Suisse, un capital mort, ou à peu près, dont nous aurions à acquitter les intérêts et dont le légitime produit, avant qu'on eût un rendement effectif de 7 % sur nos 80 millions, serait écorné au profit de subventions éteintes par ce même capital. Cela serait si paradoxalement inique, selon moi, que cela n'a pas été voulu en 1869 et que, si nous le voulions aujourd'hui, nous commettrions la plus grave des fautes au détriment de notre pays.

Réfléchissons un peu! Est-ce que, si la Compagnie avait augmenté son capital social de 30 millions par une nouvelle émission d'actions, ce n'est pas sur son capital, ainsi accru, que le produit net aurait été calculé? Ou même, si elle avait contracté un emprunt de pareil montant, n'aurait-on pas déduit du rendement de la ligne l'intérêt de cet emprunt pour déterminer le produit net? En réalité, l'exécution des conditions du rachat, auxquelles les Etats ont implicitement adhéré, je le répète, obligent la Suisse, „l'entreprise“ actuelle de l'art. 18, à porter à 80 millions, ou davantage, un capital d'établissement qui était de 50 millions pour la Compagnie. C'est dorénavant sur 80 millions que

doit se calculer le produit net; à tout le moins, aurions-nous le droit de tenir l'excédent au delà de 50 millions pour une dette de „l'entreprise“ et d'en prélever l'intérêt sur le rendement, si bien que le produit net serait diminué de cet intérêt.

Et ce n'est plus du 7 ou du 8% que nous donnerait le Gothard, mais du 5 ou du 6% au maximum, et le superdividende, et la réduction des surtaxes de montagne ne seraient plus que les droits théoriques dont j'ai parlé. Ajoutez à cela l'augmentation constante des traitements du personnel, toutes les autres causes qui provoqueront un inévitable accroissement du coefficient d'exploitation, puis, la prochaine concurrence du Lötschberg, l'électrification du Gothard qui doit venir et qui entraînera une dépense formidable: vous m'accorderez que le moment est bien éloigné où notre prix de rachat nous rapportera du 7 ou du 8%, d'une manière durable.

III. LA CONVENTION DE 1909.

Il n'est personne qui ne regarde la Convention de 1909 comme un pis-aller. Les sacrifices qu'elle exigera de nous sont-ils l'équivalent des charges dont nous serons exonérés?

Non seulement la Convention nous inflige comme taxes maximales les taxes actuelles de transit qui sont sensiblement inférieures aux maxima du traité de 1869, et cette concession apparaît comme d'autant plus réelle que la valeur monétaire est soumise à la dépréciation continue rappelée très opportunément par M. F.-A. Forel dans un récent article de la *Gazette de Lausanne*; non seulement la Suisse se prive du droit de relever ses taxes de transit, même de les ramener aux minima prévus par les traités antérieurs, et si les chemins de fer fédéraux devaient, un jour, augmenter leurs taxes marchandises, toutes les charges de ce relèvement seraient supportées par notre trafic interne, l'art. 11 ne nous étant que d'un maigre secours; non seulement nous avons consenti à une réduction considérable des surtaxes de montagne (35%, et, dès 1920, 50%), tandis que le traité de 1878 nous oblige simplement à les diminuer, sans rien prescrire de plus précis, lorsque le produit net de la ligne excédera le 8%, et nous ferons une perte que le développement présumable du trafic pourra

bien compenser à la longue mais qui ne laissera point de représenter une grosse diminution des recettes que ce développement nous aurait données, sans que l'article 12 de la Convention de 1909 nous offre autre chose qu'un sujet de difficultés avec nos voisins: mais la clause du traitement le plus favorisé, avec l'extension qu'elle a reçue et son caractère perpétuel, force la Suisse à prononcer un *non possumus* absolu.

Aux termes de l'article 10 du traité de 1869, „*la Société du chemin de fer du St. Gothard* est tenue de faire jouir, pour le transport des personnes et des marchandises d'Italie, pour l'Italie et à travers l'Italie, les chemins de fer des Etats subventionnants au moins des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordés, soit à d'autres chemins de fer en dehors de la Suisse, soit à des parties et à des stations quelconques de ces chemins de fer... et ne peut entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ce principe se trouverait violé“. Ce texte est devenu l'article 8 de la Convention de 1909, mais les „*chemins de fer fédéraux*“ sont substitués à la „Société du chemin de fer du St. Gothard“. Et l'article 7 porte que „le trafic sur le chemin de fer du St. Gothard jouira toujours des mêmes basses taxes et des mêmes avantages qui sont ou seront accordés par les *chemins de fer fédéraux* à tout chemin de fer qui existe déjà ou qui sera construit à travers les Alpes“. C'est là une aggravation injustifiable du régime de 1869, et une aggravation qui, je l'ai prouvé d'une manière irréfutable, n'est nullement commandée par l'article 15, alinéa 2, du traité de 1869, car cette disposition est inapplicable au cas du rachat.

Si le trafic italo-germain est au bénéfice des avantages que nous accordons ou accorderons, sur les C. F. F., à tous les autres trafics, et si le Gothard est assuré du traitement le plus favorisé, il n'existe aucune réciprocité pour ces autres trafics, français, belge, autrichien, ni pour les autres lignes alpestres, Simplon, plus tard Lötschberg et Splügen (ou Greina). C'est un privilège institué, jusqu'à la fin des siècles, au profit du seul Gothard et du seul trafic Allemagne-Italie. La concurrence des lignes étrangères de l'Ouest et de l'Est sera beaucoup plus dangereuse pour nous si nous n'avons plus la liberté de nos tarifs. Et la négociation

de nos traités de commerce, sans cette liberté, aura lieu pour nous dans des conditions de très préjudiciable infériorité. Ne perdons pas de vue le fait que les voies ferrées seront nationalisées presque partout, avant très longtemps, et qu'une solidarité de plus en plus étroite naîtra entre les conventions de tarifs et les conventions douanières; or, nous serions à peu près désarmés par les articles 7 et 8 précités, ou nous n'aurions plus qu'une arme dont nous ne pourrions nous servir sans nous blesser nous-mêmes. Tous les tarifs exceptionnels que nous concéderions sur une de nos lignes alpestres profiteraient immédiatement au trafic italo-germain du Gothard, fût-ce contre notre intérêt le plus certain; ou nous serions forcés de renoncer à l'instrument précieux de nos tarifs, parce que les liens dans lesquels nous serions emprisonnés ne nous permettraient plus de le manier sans péril pour nous. Un des grands avantages de la nationalisation serait irrémédiablement compromis.¹⁾ Et qu'on veuille bien songer au malheur que représenterait pour nous le sacrifice de la liberté de nos tarifs dans le cas d'un conflit douanier avec l'Allemagne ou l'Italie! Il est inutile d'appuyer sur ces points; il fallait les signaler.

Pour l'instant, et dans le cours des prochaines années, il est possible que les articles 7 et 8 ne nous gênent pas à l'excès. Mais une génération n'a pas le droit de soumettre l'avenir à une tutelle dont elle ne peut deviner tous les lointains et désastreux effets.

„Il n'est pas, dit le Mémoire allemand de 1910, porté atteinte à la souveraineté des tarifs de la Suisse *pour son service interne*“, — quoiqu'on ait tenté de la restreindre même à cet égard. Mais ce document montre, avec toute la clarté désirable, que la Convention de 1909 „porte atteinte“ à notre souveraineté dans la matière des tarifs qui ne sont pas de notre „service interne“. Je sais bien que l'article 10 de l'ancien traité est là. Il ne concerne que le réseau du Gothard, et, s'il implique une regrettable servitude, ce n'est pas un motif pour faire peser sur

¹⁾ Quelle ironie, quand on se rend compte de cela et qu'on relit les prévisions et les promesses, sur ce point, du Message concernant le rachat (voir, entre autres „*Feuille fédérale*“, 1897, N° 14, pag. 702 et s.)!

tout le réseau, actuel et futur, des C. F. F. la clause du traitement le plus favorisé; car enfin, ni l'Allemagne, ni l'Italie n'ont subventionné nos lignes suisses, en dehors du Gothard.

Reste l'épouvantail de ce qui adviendra si nous refusons de ratifier la Convention de 1909. „Des considérations secondaires de comptabilité et la possibilité de légères contestations avec les Etats subventionnants ne sauraient faire pencher la balance,“ disait le Conseil fédéral en 1897, lorsqu'il envisageait la situation qui nous serait faite, si nous rachetions le Gothard sans entente préalable avec les Etats. Et comme le régime de 1869 est infiniment préférable à celui dont nous sommes menacés, nous n'avons pas à hésiter.

Cette réplique est bien longue. Je dois constater encore qu'aucun Etat indépendant ne concéderait à *perpétuité*, sur l'ensemble de ses chemins de fer, si ce n'est de par la loi du plus fort, le privilège exorbitant du traitement le plus favorisé sans réciprocité d'aucune sorte. Une pareille concession a quelque chose d'humiliant et d'alarmant, pour un pays souverain, dont on récompense ainsi l'immense effort qu'il s'est imposé et la bonne volonté qu'il a témoignée en ouvrant à l'Allemagne et à l'Italie, avec leur concours très intéressé, la porte dont ces deux Etats ne pouvaient se passer pour la prospérité de leur industrie et de leur commerce. Nos voisins du Nord et du Sud ont décidément trop tendu la corde. Mauvaise affaire pour nous, soit. Mauvaise politique pour eux.

Accepterons-nous ce commencement de vassalité économique? Vraiment, quand le mot d'ordre des „chemins de fer suisses au peuple suisse“ électrisait la nation, je ne me figurais guère que, moins de quinze ans après, ceux qui dénonçaient l'ingérence, plutôt anodine, des actionnaires étrangers nous conseilleraient de la remplacer par l'ingérence autrement redoutable des gouvernements étrangers dans *tout* notre réseau fédéral. Nous autres, qui avons défendu le rachat, nous n'avons pas de remords de ce que nous avons fait; mais nous ne pouvons nous résigner à le payer en monnaie d'indépendance et de dignité.

* * *

La Suisse a suffisamment péché contre elle-même, dans cette malheureuse affaire du Gothard, en assumant des obligations de la Compagnie qui devaient être abolies par un rachat dont le prix éteint les subsides des Etats subventionnants. N'allons pas plus loin dans cette voie!

Je tenais à libérer ma conscience. Ayant dit ce que j'avais à dire, j'attends les débats des Chambres.

BERNE

VIRGILE ROSSEL



KLATSCH ALS KUNSTWERK

Die Blüte des alten gesellschaftlichen Verkehrs, die schöpferische Causerie, die heimelige deutsche Plauderei, die in Geist und Form ihren Selbstzweck sieht, ist mit der Raschlebigkeit unserer Tage verblasst und meist schon verschwunden. Die Häuser wären heute schwer zu finden, die noch jenem Geistenspiel huldigen würden, dem P. H. Sturz im Salon Necker zu Paris begegnete. Er sagt von ihm anmutig: hier wird nichtiger Stoff scharfsinnig durch üppige Kunst aufgestutzt, man arbeitet Blumen aus Federn und Stroh, baut Triumphbogen aus Zucker, schneidet Alpengegenden aus Postpapier und ergötzt sich an Farben einer Seifenblase. — Stilisten des Wortes wie Barbey d'Aureville und Baudelaire, um nur die Fürsten der französischen Konversation zu nennen, haben die Plauderei noch als l'art pour l'art gepflegt. Heute ist diese vornehmste, weil immateriellste, der Künste dem Untergang geweiht.

Die gesteigerte Reizsamkeit der Gegenwart, die Interessenverknüpfung aller Erdteile durch den Telegraphen, der sich überstürzende Neuigkeitsdienst und damit die nervöse Empfänglichkeit für die Ereignisse des Tages, zwingen uns in zwölf Stunden eine Stellungnahme zu einer Fülle von Erscheinungen auf, die früher kaum ein Monat brachte. So gebiert der Alltag ein ganz konkretes Unterhaltungsmaterial, *Tatsachen* und was sich als solche ausgibt, die zum Erläutern, nicht aber zum schöngeistigen Plaudern einladen. Aus Unruhen in China und Verfassungsstreitigkeiten in Persien lassen sich kaum Papierblumen der Rede formen.