

Convention du Gothard

Autor(en): **Marguerat, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **39 (1913)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30110>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Convention du Gothard.

Dans quelques jours, les Chambres fédérales seront appelées à se prononcer sur une des plus importantes questions qui se soit posée pour l'avenir de notre pays. Il nous a paru utile d'exposer brièvement dans le *Bulletin technique* ce que M. Virgile Rossel, ancien président du Conseil National, a si bien nommé « une mauvaise affaire ».

Nous ne reviendrons pas sur les motifs qui ont obligé la Suisse à conclure des conventions avec l'Allemagne et l'Italie pour la construction et l'exploitation de la ligne du Gothard. Chacun sait que pour assurer la construction de cette grande artère l'argent étranger nous fut nécessaire et que nous ne l'avons obtenu qu'à certaines conditions : d'où les conventions de 1869 et 1878. Nous n'exposerons pas non plus en détails les clauses de ces traités, suffisamment connus par les extraits que la presse en a donnés.

En résumé : les trois pays (Suisse, Allemagne et Italie) s'engageaient à verser des subventions de (28, 30 et 55 millions) et à favoriser l'exploitation de la ligne.

En retour, la Compagnie devait construire la ligne suivant des normes et des délais déterminés et en assurer l'exploitation suivant des taxes fixées. Elle s'engageait en outre à faire bénéficier les chemins de fer d'Allemagne et d'Italie des tarifs de transit les plus favorables ; à abaisser les taxes et, en premier lieu, les surtaxes, quand le dividende du capital-actions excéderait le 8 % et à donner aux trois Etats $\frac{1}{2}$ % dans la proportion de leurs subsides, quand l'intérêt du capital-actions dépasserait 7 %.

Enfin la Suisse, comme organe de contrôle, devait veiller à ce que les engagements pris par la Compagnie fussent respectés.

Dans la nouvelle convention de 1909, les trois pays continuent à prendre l'engagement tout platonique de faciliter le plus possible le trafic sur le chemin de fer du St-Gothard. A cela près, il n'est question que d'obligation de la Suisse qui se substitue à la Compagnie du St-Gothard. Citons en particulier les art. 7 à 9 et 11 à 12 :

ART. 7. Le trafic sur le chemin de fer du St-Gothard jouira toujours des mêmes bases de 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.

ART. 8. En ce qui concerne le transport des voyageurs et des marchandises d'Allemagne et d'Italie, pour et à travers ces deux pays, la Suisse s'engage à ce que les chemins de fer fédéraux fassent bénéficier les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie 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, soit enfin aux stations frontalières suisses. Les Chemins de fer fédéraux ne peuvent entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ce principe se trouverait violé.

ART. 9. Sont exclus des dispositions contenues dans les art. 7 et 8, les cas où les Chemins de fer fédéraux seront forcés, par suite de la concurrence étrangère, à abaisser exceptionnellement leurs taxes de transit.

Toutefois, les mesures de cette nature ne devront pas porter préjudice au trafic par le St-Gothard.

Nous n'avons pas à insister sur l'importance de ces articles ; en vertu de ceux-ci, nous sommes en effet complètement liés dans l'élaboration de nos tarifs de transit et en particulier nous ne pouvons plus, par des taxes plus avanta-

geuses que celles appliquées au Gothard, attirer sur d'autres lignes un trafic nouveau. Car d'une part la ligne du Gothard, malgré ses grandes difficultés d'exploitation, doit jouir des taxes les plus basses admises en Suisse — ce qui est un non sens et une injustice vis-à-vis des lignes de plaine, d'exploitation plus économique —, d'autre part, les chemins de fer allemands et italiens bénéficient, non seulement sur le Gothard, mais sur tout le réseau C. F. F. des taxes les plus avantageuses, ce qui constitue également un privilège intolérable en faveur de deux pays seulement. Ceux-ci ne nous accordent du reste pas la réciprocité, ce qui serait dans la logique des choses. Pour les nouvelles lignes de chemins de fer, en particulier le Simplon, ces art. 7 et 8 sont un véritable coup de grâce, puisque les C. F. F. ne peuvent pas lui accorder des taxes plus basses qu'au Gothard, malgré son exploitation moins coûteuse.

L'art. 9 mérite, à ce propos, d'être médité ; en particulier le dernier alinéa que le chancelier allemand commente de la façon suivante : « Cette dernière disposition garantit à l'Allemagne et à l'Italie que les exportateurs allemands et italiens, qui n'ont que la ligne du Gothard à leur disposition, ne seront pas mis en état d'infériorité vis-à-vis de leurs concurrents par des taxes réduites qui seraient accordées à d'autres passages des Alpes ».

Un grand économiste autrichien, Dr Feilbogen, analysant la Convention, ajoute encore à propos de ces articles : « il est incontestable que la clause du traitement le plus favorisé à perpétuité pourrait toujours fournir à de grands Etats l'occasion d'un contrôle désagréable et d'une immixtion humiliante dans l'administration ».

ART. 11. La Suisse s'engage pour les Chemins de fer fédéraux à ne pas augmenter à l'avenir les taxes de transit suisse qui existent actuellement pour le trafic des marchandises allemand et pour le trafic des marchandises italien passant par le chemin de fer du St-Gothard, aussi longtemps que les chemins de fer allemands et italiens n'augmenteront pas leurs taxes actuellement en vigueur pour ces trafics. Demeure réservée à la suite de la réduction des surtaxes de montagne une nouvelle régularisation des taxes de transit exceptionnellement abaissées et dictées par la concurrence étrangère.

La Suisse prend le même engagement en ce qui concerne les taxes de transit actuelles du service cumulatif italo-suisse par le St-Gothard.

ART. 12. La Suisse accorde pour le trafic marchandises de transit sur la voie du St-Gothard (passant par les points terminus à Emmensee ou Zoug ou Lucerne d'une part, et Chiasso ou Pino d'autre part) une réduction des surtaxes actuellement en vigueur de telle sorte que les surtaxes actuelles de 64 km. pour Erstfeld-Chiasso et de 50 km. pour Erstfeld-Pino soient réduites :

de 35 % à partir du 1 ^{er} mai 1910,	
soit à 42 km. pour le parcours Erstfeld-Chiasso,	
33 km. " " " Pino, ;	
de 50 % à partir du 1 ^{er} mai 1920,	
soit à 32 km. pour le parcours Erstfeld-Chiasso,	
25 km. " " " Pino.	

Si à la suite d'événements qu'on ne peut actuellement prévoir — tels que la défense d'exportation de combustible édictée par un Etat à production houillère ou le renchérissement extraordinaire de la houille — la réduction des surtaxes de montagne convenue ci-haut, avait pour effet que le réseau actuel du Gothard ne couvrirait plus ses frais d'exploitation, y compris le service d'intérêt et d'amortissement du capital engagé dans le dit réseau ainsi que les versements réglementaires au fonds de renouvellement, la Suisse sera en

droit de demander la revision des dispositions ci-haut qui réduisent les surtaxes de montagne.

Le relèvement des surtaxes de montagne prendra fin aussitôt que la cause qui l'avait motivé n'existera plus. On ne pourra jamais adopter des surtaxes supérieures à celles qui existent actuellement.

La Suisse aura égard, en relevant les surtaxes, à la clause du traitement le plus favorable dont bénéficie la ligne du St-Gothard vis-à-vis des autres chemins de fer par les Alpes (art. 7) ainsi que le trafic entre l'Allemagne et l'Italie et vice-versa par rapport aux autres trafic (art. 8).

Ces articles se passent de longs commentaires. Comment un pays peut-il s'engager pour l'éternité à ne pas relever ses taxes de transit ! Et pourquoi abaisser les surtaxes de montagnes *sans motif* et faire perdre ainsi aux C. F. F. 1 million par an jusqu'en 1920 et 1 1/2 million par an après 1920 ?

C'est certainement la faute capitale de nos diplomates que d'avoir offert des réductions qu'on ne nous demandait pas ; c'est méconnaître totalement les difficultés d'exploitation d'une ligne de montagne comme l'est celle du Gothard. Si l'on consulte la statistique, l'on y voit que les dépenses par km de locomotives sont de 30 % plus élevées au 5^{me} arrondissement qu'aux autres ; et qu'on ne s'imagine pas que la traction électrique « supprimera les rampes », comme le proclament intentionnellement les apôtres de certaine ligne à fortes déclivités.

Remarquons enfin que la Suisse pourra, non pas reviser les dispositions ci-dessus, mais « demander » à Rome et à Berlin l'autorisation de le faire, en fournissant des preuves de la nécessité de cette revision, d'où comptabilité spéciale.

Or, chacun sait que les taxes internes sont de beaucoup plus élevées que les taxes de transit. Au moment donc où cette ligne fera juste ses frais, les taxes ne pourront pas être élevées et les trains en transit qui payent le moins seront convoyés aux frais des trains internes qui payent le plus.

Que penser de ces chemins de fer d'Etat qui feront circuler des trains étrangers aux frais des nationaux !!

Si, comme nous l'espérons, cette convention n'est pas ratifiée, ce sera le statu quo, c'est-à-dire le régime des anciennes conventions dont l'application avant comme après le rachat n'a causé aucune difficulté et n'a provoqué aucune ingérence étrangère tout en nous laissant notre liberté complète dans l'élaboration de nos tarifs.

Le message du Conseil fédéral de 1909 dit à ce propos :

« Toutes ces obligations, ne constituant par une charge » pour la Confédération, car les principes dont elles dérivent » doivent trouver leur application de plein droit dans toute » exploitation rationnelle des chemins de fer par l'Etat.

» L'article 18 est le seul qui fasse naître de fâcheuses complications, par ce que le calcul spécial du produit net du » chemin de fer du St-Gothard en vue de la fixation éventuelle » d'un dividende pour les Etats et cantons subventionnants » oblige de continuer à tenir un compte spécial du rendement de la ligne du Gothard, avec tous les décomptes » compliqués que nécessitent les rapports de cette ligne avec le » reste du réseau d'Etat Suisse.

» C'est pour cette raison qu'on prévoyait une entente ayant » pour objet le rachat du droit des Etats subventionnants de » toucher un dividende. »

De tous les arguments émis par les défenseurs de la convention, le seul en effet valable, est, qu'elle évite une comptabilité spéciale pour le 5^{me} arrondissement C. F. F.

Les administrations renoncent, trop souvent hélas ! à des

innovations heureuses et rationnelles par crainte de troubler la routine de quelques comptables. Ce serait cependant dépasser par trop la mesure que de sacrifier un lambeau de notre souveraineté nationale et de notre indépendance économique pour une raison de comptabilité.

A. MARGUERAT.

Société suisse des ingénieurs et architectes.

*Procès-verbal de l'assemblée des délégués
du 14 décembre 1912, à Olten.*

(Suite et fin)¹.

6. *Règlement pour la commission de la « Maison bourgeoise ».*
M. le Colonel *Ulrich* a été chargé par le Comité central de rapporter sur les travaux accomplis jusqu'ici par la commission de la *Maison bourgeoise*. Au Nouvel-An 1910, le premier volume *Uri* a paru chez MM. Helbing et Lichtenhahn, éditeurs, à Bâle. Six mois après la publication l'éditeur résilia le contrat. Avant de faire un nouveau contrat pour la publication, il a fallu mettre l'œuvre sur une meilleure base financière. Les frais pour deux volumes par an, s'élèvent à (9 000 fr.). Cette somme peut être procurée par la subvention de la Confédération (5 000 fr.), de la Société suisse des ingénieurs et architectes (2 500 fr.), les subventions des sections (1 000 fr.), les subventions des autorités (500 fr.).

Le nouveau contrat d'édition fut fait avec M. Ernst Wasmuth, S. A. Berlin. D'après ce contrat, l'œuvre entière se composera de 20 à 24 volumes. La première édition comprendra 1 500 exemplaires. La Société suisse des ingénieurs et architectes prendra à son compte 300 exemplaires, au prix de 5 fr. en les remettant à ses membres pour ce prix. En magasin, le volume se vendra 10 Marks ou Fr. 13.35. Il n'a pas été possible d'obtenir un contrat aussi favorable avec un éditeur suisse. La vente en pays allemand paraît être nécessaire pour la réussite de l'entreprise.

La commission a arrêté son programme. Le deuxième volume *Genève*, composé et dessiné par M. Ed. Fatio, architecte, a paru sous la rédaction du D^r C. Martin et a été traduit par M. Propper ; il est présenté ici par quelques exemplaires.

Le prochain volume *St-Gall-Appenzell* est prêt à être imprimé. *Schwitz, Zoug, Unterwald, Berne et Bâle* sont en préparation. La commission de la *Maison bourgeoise* a besoin de l'appui et de la collaboration des sections. Tout ce qui peut être apporté, plans, photographies, etc., de constructions dans le domaine de la *Maison bourgeoise* en ce qui la caractérise, appartient aux archives. On ne publiera qu'un choix de ce qu'il y a de plus précieux. Dans tous les cas, les sections auront le devoir de veiller à ce que les bâtiments destinés à la démolition ayant une valeur artistique, soient encore photographiés à temps.

De plus en plus, nous gagnons la conviction qu'il est un devoir de notre temps et de notre époque, de rassembler ces souvenirs et de les conserver (applaudissements).

M. *Pfander* (Berne) communique que la section de Berne a fait exécuter des photographies de maisons de la vieille

¹ Voir N° du 25 février 1913, page 44.