

Au nom du Conseil fédéral suisse, le Département Politique a l'honneur de répondre comme suit à la note du Gouvernement français du 25 janvier 1919, dont il n'avait pas manqué d'accuser réception en date du 26 février 1919. Il regrette de n'avoir pu lui faire parvenir plus tôt sa réponse définitive, ayant dû procéder d'abord à un examen approfondi de la situation financière de la compagnie du chemin de fer du Loetschberg. Cet examen a été entrepris simultanément par les services intéressés et par une haute personnalité du monde financier désignée par le Conseil fédéral.

Ces études ont conduit à la même conclusion, à savoir que l'avenir financier du chemin de fer du Loetschberg ne peut être assuré sans un concordat pour lequel tous les intéressés devront faire des sacrifices.

En ce qui concerne les diverses questions soulevées dans la note du Gouvernement français, le Conseil fédéral a l'honneur de faire remarquer ce qui suit:

I. Liquidation de l'arriéré.

ad 1. Pour le cas où ce concordat interviendrait et permettrait à la compagnie d'opérer un assainissement complet de sa situation, en assurant l'existence de l'entreprise, le Conseil fédéral serait disposé à proposer à l'assemblée fédérale, à des conditions qui seraient encore à fixer, de participer par l'allocation d'une nouvelle subvention supplémentaire, aux dépenses qu'a dû faire la compagnie pour les travaux de construction de la double voie, déjà subventionnés par l'arrêté fédéral du 24 septembre 1907. Le Conseil fédéral croit devoir faire remarquer, à cet égard, que la Confédé-

Ambassade de France, Berne



2.

ration elle-même n'a jamais demandé l'établissement de cette double voie et que les réserves formulées par elle lors de l'allocation de la subvention de 6 millions de francs n'avaient pas une importance financière prépondérante; la Confédération ne saurait dès lors être rendue responsable de la situation difficile dans laquelle se trouve la compagnie. La modification du contrat de construction, à laquelle la Confédération resta complètement étrangère, a exercé une influence considérable sur cette situation. Il importe, en outre, de ne pas oublier que la compagnie était libre de renoncer à l'établissement de la double voie dans le cas où les prestations offertes par la Confédération ne lui auraient pas convenu.

Si le Conseil fédéral se montre bien volontiers disposé à soumettre aux Chambres une proposition tendant à accorder une subvention supplémentaire, il ne reconnaît pas par là qu'il en ait l'obligation. Cette prestation de la Confédération serait accordée volontairement; elle serait dictée d'une part par des sentiments de bienveillance vis-à-vis de la Compagnie du Loetschberg et d'autre part par le vif désir de donner suite dans la plus large mesure possible aux vœux du Gouvernement français.

ad 2. Le Conseil fédéral prend note de l'intention du Gouvernement français de proposer à son Parlement d'accorder une subvention de 12 millions de francs à la compagnie du chemin de fer du Loetschberg. Mais il admet qu'il ne s'agit là que d'une affaire ^{particulière} [d'ordre purement interne], entre le Gouvernement français et la compagnie et que cet appui, qui serait donné surtout dans l'intérêt du capital français, n'impliquerait à l'égard de la compagnie aucune obligation ayant pour conséquence de porter atteinte à la souveraineté de la Suisse en matière de transport et de tarifs.

II. Mesures propres à assurer l'avenir.

ad 1. Le Gouvernement suisse est également disposé, dans la mesure de ses forces, et pour autant que les prescriptions légales le permettent, à accorder à la Compagnie du Loetschberg tout autre appui qui serait reconnu nécessaire pour maintenir son exploitation. S'il devait arriver que les recettes de la compagnie ne fussent plus suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation, le Conseil fédéral consentirait immédiatement à participer à l'appui financier prévu par la loi fédérale du 18 décembre 1918 concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance. Le taux de l'intérêt des prêts accordés par la Confédération ne dépasserait en tous cas jamais 3% et il ne serait exigé aucun intérêt de ces prêts dans les années ne donnant pas des excédents d'exploitation. Mais le chemin de fer du Loetschberg accusant encore, jusqu'ici, un excédent de recettes, il n'y a pas lieu d'envisager l'éventualité d'un secours pour le moment.

Par contre, le Conseil fédéral regrette vivement de se voir dans l'impossibilité de consentir à garantir, pendant 15 ans, comme le propose la note du Gouvernement français, le paiement des intérêts des obligations et d'un dividende de 4% aux actions privilégiées. Aucune disposition légale ne permettrait à la Confédération de prendre sur elle des charges qui ne sont pas destinées à maintenir l'exploitation d'un chemin de fer, mais à préserver seulement de pertes financières les créanciers et actionnaires d'une compagnie.

Il convient aussi de rappeler que dans les grandes crises ferroviaires que la Suisse a traversées à plusieurs reprises, dans la seconde moitié du siècle dernier, et qui causèrent des pertes calculées par millions au capital du pays, jamais la Confédération ne se porta garante de ces pertes. De tout temps on a estimé, en Suisse, que le capital privé qui participe à des entreprises particulières dans l'espoir d'un gain ou d'in-

4.

térêts élevés, doit aussi supporter les risques de pertes. Du reste, les moyens financiers de la Confédération ne lui permettraient pas d'intervenir avec efficacité. Une pareille intervention dans le cas présent aurait en outre des conséquences désastreuses pour les finances de la Confédération, car d'autres chemins de fer encore entrant dans la catégorie des chemins de fer principaux se trouvent en ce moment dans une situation difficile semblable à celle de la Compagnie du Loetschberg; c'est notamment le cas pour la Compagnie des chemins de fer rhétiques, qui est tout aussi importante pour le trafic du pays que la Compagnie du Loetschberg.

Avec la reprise du trafic, les conditions actuelles du chemin de fer du Loetschberg s'amélioreront sans doute rapidement. Il faut s'attendre non seulement à une forte augmentation de ce trafic, mais encore au développement des avantages de l'exploitation électrique. Ces derniers temps, le chemin de fer a pu procéder au relèvement des tarifs accordés aux chemins de fer à vapeur par suite du renchérissement du charbon sans devoir compter avec une augmentation correspondante des dépenses. En tous cas, le Conseil fédéral s'efforcera, à l'avenir aussi, de faire à la compagnie toutes les concessions compatibles avec l'intérêt public en ce qui touche spécialement ses tarifs.

ad 2. Le Gouvernement de la Confédération est d'avis que la garantie d'intérêts, assumée par le canton de Berne pour le capital-obligations de l'île hypothèque, doit être maintenue dans tous les cas. Toutefois, s'il y avait sur ce point des divergences de vues, ce n'est pas le Conseil fédéral qui serait appelé à prononcer, mais le juge ordinaire.

ad 3. Le fait que le chemin de fer du Loetschberg doit bonifier aux chemins de fer fédéraux une part du bénéfice net obtenu dans son trafic de transit résulte des dispositions de l'article 21 de la loi fédérale sur les tarifs des CFF. Aux

5.

termes de cette loi, les chemins de fer privés, concurrents des CFF, doivent s'entendre avec ces derniers pour le partage du trafic-marchandises. En ce qui concerne le Loetschberg, cette entente est intervenue par le contrat du 17 mai 1911, mentionné dans la Note du Gouvernement français. Pour sauvegarder les intérêts du chemin de fer du Loetschberg, c'est-à-dire pour permettre à cette entreprise d'utiliser de façon rationnelle tous les avantages que peut lui offrir la traction électrique, il fut convenu que le trafic de transit dont il est question ci-dessus ne serait pas partagé entre les deux routes concurrentes, mais abandonné totalement au Loetschberg, et que, en revanche, le bénéfice net serait partagé dans une proportion équitable. En ne réclamant pour les CFF qu'un tiers du produit net, et en laissant le Loetschberg réellement maître de tout le trafic (l'indemnité de traction étant en outre calculée à un taux relativement élevé), on a fait à la compagnie de très larges concessions et tenu amplement compte de sa situation. Il n'est donc pas possible de faire droit à la demande de modification du contrat relatif au partage du trafic, soit d'obliger les CFF à renoncer au partage du bénéfice que leur accorde la loi, car les CFF devraient agir de même à l'égard de toutes les autres lignes privées avec lesquelles ils ont passé des contrats de ce genre, ce qui aurait des conséquences difficiles à prévoir.

ad 4. Le Conseil fédéral estime que les conventions sur la participation de la ligne du Loetschberg au trafic de transit international répondent à toutes les exigences que l'on peut légitimement faire valoir et tiennent pleinement compte de l'importance économique de cette ligne. Les concessions des CFF en ce qui touche la zone de trafic de ce chemin de fer dépassent même celles qui peuvent être équitablement demandées en pareil cas. En outre, afin de permettre à l'entreprise de participer plus largement au trafic de transit germano-italien, les CFF ont consenti spontanément à appliquer les taxes de tran-

6.

sit réduites du Gothard aux lignes des CFF conduisant au Simplon par le Loetschberg. Comme, en Suisse, on a toujours été d'avis que le trafic nord français et belge-italien passant par Delle constituerait le principal aliment international de la ligne du Loetschberg, les CFF ont dès le début abandonné intégralement ce trafic au chemin de fer du Loetschberg. Si l'attente de la compagnie ne s'est pas réalisée, cela tient à des circonstances indépendantes de la volonté des CFF ou du Gouvernement suisse. Ce trafic a été évidemment surestimé autrefois; il est possible aussi qu'il ne soit pas partagé de façon satisfaisante pour le Loetschberg, entre les routes qui entrent ici en considération (Delle, Vallorbe, Modane). Le Conseil fédéral est d'avis qu'en attribuant une part plus importante de ce trafic au chemin de fer du Loetschberg, la situation de la Compagnie s'améliorerait sensiblement. C'est pourquoi il prend la liberté de faire remarquer tout particulièrement que le sort de l'entreprise du Loetschberg dépend, pour sa plus grande partie, des Autorités françaises, qui possèdent les moyens d'amener les chemins de fer de leur pays à développer dans une plus large mesure le trafic de la ligne du Loetschberg, et d'assurer ainsi l'avenir de la compagnie.

Bien que le Loetschberg ait déjà obtenu plus que ce à quoi il a équitablement le droit de prétendre, le Conseil fédéral, désireux de répondre dans la mesure du possible aux désirs du Gouvernement français et surtout de contribuer, par tous les moyens dont il dispose, à améliorer la situation de l'entreprise, se déclare prêt à inviter les CFF à abandonner à la compagnie du Loetschberg tout le bénéfice net provenant des recettes du trafic de transit France-Italie et inversement, via Loetschberg. En outre, le Conseil fédéral est disposé à maintenir en faveur du Loetschberg, jusqu'à l'électrification des sections des CFF entrant en ligne de compte

7.

les règles qui sont en vigueur actuellement pour le détournement du trafic des chemins de fer à vapeur sur les lignes électriques, telles qu'elles ont été introduites par les mesures de guerre.

ad 5. En ce qui touche la construction de la ligne Granges-Büren, le Conseil fédéral a l'honneur d'attirer l'attention du Gouvernement français sur la déclaration qui a été faite au protocole de la Convention internationale sur les lignes d'accès au Simplon, et aux termes de laquelle les négociations à ce sujet seront reprises si les deux gouvernements estiment que le trafic exige l'établissement d'un nouveau raccourci sur Berne. Le Conseil fédéral estime que ce moment n'est pas encore venu, le trafic Delle-Berne étant encore loin d'avoir pris l'importance attendue. Il désire donc que les pourparlers sur ce point soient ajournés.

Le Conseil fédéral regrette vivement de ne pouvoir consentir que dans la limite des considérations qui précèdent aux propositions de la Note du Gouvernement français en ce qui concerne les sacrifices financiers demandés à la Confédération et aux chemins de fer fédéraux. Mais il ne doute pas que le Gouvernement français ne se plaise à reconnaître le bien fondé des raisons invoquées et à tenir compte de la volonté manifeste de la Suisse de faire droit aux désirs qu'Il a bien voulu exprimer dans la mesure la plus étendue.

L'accroissement prochain des relations commerciales entre le nord de la France et l'Italie fait du reste espérer que bientôt la situation financière de la Compagnie du Loetschberg se raffermira.

Berne, le 25 septembre 1919