

FEUILLE FÉDÉRALE

109^e année

Berne, le 8 août 1957

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 30 francs par an; 16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco à l'imprimerie des hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

7460

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Autriche au sujet du financement des travaux d'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg)

(Du 30 juillet 1957)

Monsieur le Président et Messieurs,

Le 22 juillet 1957, la Confédération suisse et la République d'Autriche ont signé un accord concernant le financement des travaux d'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg).

Nous avons l'honneur de le soumettre à votre approbation.

I. HISTORIQUE. DEMANDE DE PRÊT DE L'AUTRICHE

Au cours de ces dernières années, la Confédération a conclu trois accords concernant une contribution au financement de l'aménagement et de l'électrification de certaines lignes de chemins de fer accédant à la Suisse. C'est ainsi qu'en 1953 une somme de 140 millions a été mise à la disposition des chemins de fer allemands en vue de financer l'électrification de la ligne Bâle-Karlsruhe. Les fonds ont été prélevés sur les avoirs de la Confédération auprès de la République fédérale d'Allemagne; ils provenaient de ce que l'on a appelé le « milliard du clearing ». En 1954, la Suisse a en outre conclu avec la France (FF 1954, I, 973) un accord concernant l'octroi à la société nationale des chemins de fer français d'un prêt de 200 millions de francs. Le prêt de la Confédération a été complété par un crédit de 50 millions de francs accordé par les banques suisses. Ces capitaux étaient destinés à financer l'électrification des lignes de chemin de fer

Strasbourg-Bâle et Dijon-Vallorbe. Enfin, en 1955, un accord a été conclu avec l'Italie (FF 1955, II, 479) en vue de l'octroi d'un crédit, également de 200 millions de francs, destiné à financer l'aménagement et l'électrification de certaines lignes d'accès des chemins de fer italiens vers la Suisse.

Ce sont avant tout des considérations de politique des transports qui ont incité la Suisse à conclure ces accords. Il était notamment indispensable d'accroître la capacité des lignes d'accès à notre pays, pour maintenir et renforcer notre position dans le domaine des transports internationaux par voie ferrée et pour que le trafic de transit ne risque pas d'être détourné de la Suisse. Nous nous sommes cependant aussi laissés guider par des considérations de politique générale, notre désir étant de contribuer à la reconstruction et au développement de l'économie de voisins avec lesquels nous entretenons traditionnellement des relations économiques et culturelles.

La contre-valeur des prêts accordés à la France et à l'Italie a passé par le service réglementé des paiements, ce qui, fait heureux, a simultanément réduit l'avance de la Confédération à l'Union européenne de paiements.

Notre pays et les chemins de fer fédéraux ont toutes les raisons d'être satisfaits de l'octroi de prêts aux chemins de fers allemands et français pour l'aménagement des lignes d'accès vers la Suisse. Ces entreprises de transport ont, en effet, scrupuleusement tenu leurs engagements. Les lignes, sur les deux rives du Rhin, ont été aménagées et électrifiées avec une grande célérité et ont pu être mises en exploitation presque en même temps. Le 26 juin 1957, le premier train électrique est arrivé à Saint-Louis, à la frontière suisse, tandis que la ligne électrique Karlsruhe-Bâle était mise en service le 4 juillet. Les travaux d'aménagement sur le tronçon Dijon-Vallorbe avancent aussi rapidement. Le tronçon Dijon-Dôle est déjà électrifié, et l'on compte que les travaux sur le parcours Dôle-Vallorbe et Pontarlier seront terminés au printemps de 1958. Le but visé par l'octroi des prêts, c'est-à-dire la consolidation de la position internationale de la Suisse dans le trafic de transit européen, est ainsi en grande partie atteint.

Parmi nos voisins, seule l'Autriche n'avait jusqu'ici reçu aucune aide financière de la Suisse. Lorsque la convention sur l'utilisation réciproque des gares de Buchs et Sankt-Margrethen fut révisée en 1952, les chemins de fer fédéraux s'étaient, il est vrai, montré arrangeants à l'égard des chemins de fer fédéraux autrichiens. Ils se déclarèrent notamment prêts à fournir, pour l'aménagement de la gare de Buchs, le capital de 10 millions de francs prévu par le premier devis et qui s'éleva plus tard à 14 millions de francs en chiffre rond. Les chemins de fer autrichiens n'ont à supporter que le service des intérêts et l'amortissement, proportionnés à la mesure dans laquelle ils utilisent ladite gare. Les chemins de fer fédéraux procédèrent ainsi dans l'intérêt de Buchs, du Rheintal et de la Suisse

orientale, après que l'Autriche eut proposé, de son côté, de construire à moins de frais une gare commune sur territoire autrichien, près de Feldkirch. La nouvelle gare de Buchs, bien que sise sur territoire suisse, sert aussi grandement aux chemins de fer autrichiens et contribue, dans une large mesure, à accroître la capacité de la ligne de l'Arlberg.

Malgré l'agrandissement de la gare de Buchs, il fallait s'attendre que l'Autriche solliciterait tôt ou tard un crédit pour le financement de projets importants à exécuter sur son territoire. En automne 1956, elle a en effet exprimé le désir que la Suisse lui accorde une aide financière sur des bases analogues à celles des prêts octroyés à la France et à l'Italie. Les pourparlers entamés depuis lors ont montré que la ligne de l'Arlberg, de Buchs à Salzbourg, était au premier rang des projets à financer.

II. LE CHEMIN DE FER DE L'ARLBERG

Le trafic entre l'ouest et l'est est assuré en Europe par trois lignes internationales, à savoir :

1. La ligne de l'Allemagne du sud qui va de Paris à Vienne par Strasbourg, Stuttgart et Munich, d'une longueur totale de 1 403 km ;
2. La ligne de l'Arlberg qui, de Paris, conduit à Vienne par Bâle et Buchs. Longueur 1 490 km, avec apport de trafic de l'Allemagne du sud par Lindau-Feldkirch (-Arlberg) et un embranchement sud-est partant de Schwarzach-Sankt-Veit et se dirigeant par le Tauern vers la Carinthie puis vers la Yougoslavie ;
3. La ligne du Simplon allant de Paris par Vallorbe, Brigue et Milan vers Trieste et Belgrade.

Les premières liaisons ferroviaires entre la Suisse et ses voisins de l'ouest, du nord et du sud sont établies depuis plus de 100 ans. Mais des difficultés topographiques empêchèrent pendant plusieurs décennies la construction d'une ligne directe de raccordement avec l'Autriche. Ce n'est qu'en 1881, et tirant profit des expériences faites lors de la construction de la ligne du Gothard, que l'on se risqua à entreprendre celle du chemin de fer de l'Arlberg. Cette ligne fut ouverte à la circulation en septembre 1884 entre Innsbruck et Buchs. Les travaux avaient duré trois ans et demi. La Suisse disposait ainsi d'une liaison ferroviaire d'autant plus importante pour elle qu'il s'agissait de la première ligne de raccordement internationale entre l'est et l'ouest.

Le chemin de fer de l'Arlberg comprend en plaine 40 km à simple voie entre Buchs et Bludenz, 25,5 km à simple voie (rampe occidentale) entre Bludenz et Langen a. A. (déclivité maximum 31,4 pour mille) 10,5 km à double voie dans le tunnel de Langen a. A. jusqu'à Sankt-Anton, et 27,5 km à simple voie (rampe orientale) entre Sankt-Anton et Landeck (déclivité maximum 26,4 pour mille). A cela s'ajoutent 73 km à simple voie de plaine de

Landeck à Innsbruck. Les 176 km de la ligne de Buchs à Innsbruck, à l'exception des 10,5 km du tunnel principal, sont donc à simple voie. L'importance du chemin de fer de l'Arlberg réside dans le fait qu'il est prolongé vers l'est par la grande ligne à double voie Innsbruck-Salzburg (256 km) -Vienne (573 km).

Le chemin de fer de l'Arlberg est essentiellement une ligne de montagne. Le tunnel principal est à 1211 m d'altitude, soit 100 m plus haut que le tunnel du Gothard. La construction se heurta à de grosses difficultés topographiques. On fut obligé de prévoir un tracé ayant de fortes déclivités et de nombreuses courbes dont certaines n'ont qu'un rayon de 225 mètres (300 m au Gothard). Le terrain exigea en outre la construction de nombreux ouvrages d'art, en partie très difficiles à exécuter et fort coûteux. La topographie influe aussi forcément sur l'entretien de la voie. Celle-ci est souvent menacée par des glissements de terrain, des ravinements, des chutes de pierres et, en hiver, par des avalanches. Maintes fois déjà, le trafic a été interrompu par ces forces naturelles.

La grande ligne d'Innsbruck à Vienne a, elle aussi, jusqu'à Salzburg et sur de longs tronçons toutes les caractéristiques d'un chemin de fer des Préalpes, comme la ligne Berne-Lucerne ou Spiez-Erlenbach-Zweisimmen. Elle s'élève jusqu'à 800 m d'altitude. Le fait que tout récemment encore le trafic a été interrompu par les hautes eaux à Brück-sur-le-Salzach montre qu'elle est également exposée aux forces de la nature.

La ligne de l'Arlberg est électrifiée depuis 1925. Le système de courant étant identique à celui de nos chemins de fer principaux, on n'a pas à faire face, à la gare frontière de Buchs, aux difficultés de construction et d'exploitation et aux frais supplémentaires qu'implique un changement de courant. Depuis 1952, toute la ligne d'Innsbruck à Vienne est exploitée à l'électricité et avec le même système de courant.

Même si le trafic par l'Arlberg n'a pas la même ampleur que sur les autres voies de transit, son importance pour la Suisse ne doit pas être sous-estimée. En 1955, le nombre des voyageurs transportés sur la partie de la ligne qui touche notre pays a été de quelque 350 000, ce qui montre l'importance particulière de cette voie de transit pour la Suisse. Le nombre des voyageurs a constamment augmenté sur cette ligne. Cela est dû au développement général du trafic-voyageurs et à la modification de la structure du tourisme en Autriche. En 1955, le trafic entre la Suisse et l'Autriche a été d'environ 25 pour cent supérieur à celui de 1953. Le transit a augmenté de 48 pour cent entre Bâle et Buchs, alors que, dans le sens inverse, il s'est réduit de 18 pour cent. Le trafic-marchandises subit des fluctuations considérables en rapport avec la situation politique. Alors qu'on pouvait compter sur un transport annuel de 80 000 à 100 000 tonnes dans les années «trente», ce tonnage a fortement baissé pendant la guerre, pour remonter ces dernières années à un niveau tout à fait remarquable. C'est ce qui ressort du tableau ci-après.

Marchandises transportées en transit
en tonnes

Direction

| | Ouest-est | Est-ouest | Total |
|--|-----------|-----------|---------|
| 1951 | 455 216 | 66 546 | 521 762 |
| 1952 | 339 860 | 68 471 | 402 331 |
| 1953 | 302 449 | 63 115 | 365 560 |
| 1954 | 309 306 | 80 538 | 369 844 |
| 1955 | 610 105 | 173 727 | 783 832 |
| 1956 | 496 200 | 140 000 | 636 200 |
| 1957 (1 ^{er} trimestre) . . . | 170 000 | 36 000 | 206 000 |

Ainsi le trafic s'est constamment accru dans les deux sens. Les chiffres concernant l'année 1955 n'ont cependant rien de caractéristique, d'importants transports de céréales ayant alors eu lieu par le chemin de fer de l'Arlberg à destination de la Hongrie. Cette année-là, où le trafic atteignit son point culminant, procura aux chemins de fer fédéraux une recette d'environ 9,5 millions. Au cours des deux dernières années, le trafic-marchandises n'a cependant pu être assuré qu'au prix de grosses difficultés. L'augmentation du trafic sur la ligne de l'Arlberg n'est pas non plus aussi frappante que sur d'autres lignes. Cela signifie, pour la Suisse, une perte qui, à la longue, peut avoir de fâcheux effets.

Bien qu'il soit difficile de faire des pronostics, on peut admettre qu'avec le temps le transit des marchandises pourra augmenter par suite du développement du trafic est-ouest et de l'amélioration de la situation économique de l'Autriche. Pour le trafic-voyageurs, les perspectives sont également favorables. En effet, l'Autriche est devenue ces dernières années un pays aimé des touristes. Si les conditions actuelles ont pour effet d'entraver le trafic, il faut cependant admettre que la situation ne pourra que s'améliorer.

Tous les efforts doivent être tentés pour améliorer la ligne de l'Arlberg, tant en ce qui concerne son exploitation que du point de vue technique, afin que la Suisse puisse continuer à bénéficier du trafic actuel et s'assurer une part de son développement futur. Cela est d'autant plus nécessaire que cette ligne est exposée à la concurrence toujours plus forte de la ligne de l'Allemagne du sud (Strasbourg-Stuttgart-Munich). Elle se trouve déjà en état d'infériorité du fait de la topographie, de sa plus grande longueur, de ses rampes et de ses courbes plus accentuées. Ce dernier point joue un rôle particulièrement important, la vitesse des trains et les charges étant limitées par les nombreuses courbes à faible rayon et les fortes déclivités. Sur les deux longues rampes, la vitesse maximum des trains directs n'est que de 60 km/h. Pour les convois de marchandises, elle n'est même que de 40 à 55 km/h, le poids ne devant en outre pas dépasser 500 tonnes. Cette situation défavorable due à la topographie est encore accentuée par

le fait qu'on électrifie progressivement le chemin de fer de l'Allemagne du sud et y apporte d'autres améliorations techniques, ce qui accroît constamment son avance sur la ligne de l'Arlberg, laquelle souffre d'une véritable stagnation.

Cela ressort tout particulièrement du fait que seul jusqu'à présent la partie en tunnel est à double voie, ce qui exerce une influence décisive sur la capacité de la ligne. Celle des tronçons à simple voie pourrait cependant être considérablement accrue si le nombre des possibilités de croisement était augmenté. Actuellement, on ne peut pas améliorer l'horaire ni assurer aisément le trafic. En outre, les stations de croisement et de dépassement ont des voies d'évitement trop courtes. Il en résulte que les trains de marchandises ne peuvent avoir plus de 62 essieux sur les rampes et que les possibilités de charge, déjà faibles, ne peuvent souvent être pleinement utilisées. Les très grandes distances entre les gares empêchent en outre les trains de se suivre rapidement. Les blocs intermédiaires, qui pourraient apporter une sensible amélioration, sont cependant en nombre insuffisant. Remarquons enfin que les dispositifs de signalisation et de sécurité sont en grande partie surannés, ce qui gêne beaucoup le trafic.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que le chemin de fer de l'Arlberg ne puisse plus faire face aux exigences d'une ligne internationale. Le trafic-voyageurs n'a pas pu être augmenté dans une mesure répondant au mouvement touristique des pays de l'ouest vers l'Autriche. Le volume des transports atteint jusqu'ici est même menacé. Le trafic vers l'Autriche alimenté par les agences anglaises de voyage n'a pu être maintenu ces dernières années par la ligne Bâle-Buchs-Arlberg qu'au prix de grands efforts. La question du maintien de l'express de l'Arlberg a même été souvent soulevée lors des négociations concernant les horaires. Seule une intense propagande a empêché que le trafic-marchandises ne fût détourné de notre pays.

Cet état de choses est en grande partie dû, comme nous l'avons dit, aux insuffisances dont souffrent les installations et l'exploitation du chemin de fer de l'Arlberg et qui influent très défavorablement sur la rapidité des convois et sur l'observation des horaires. La rapidité des trains directs de l'Arlberg, entre Paris et Vienne, est en moyenne de 5 km inférieure à celle des trains circulant sur les lignes allemandes concurrentes. En outre, l'allongement du trajet est de 87 km. C'est pourquoi le parcours de l'Orient-Express Paris, Zurich et Vienne par l'Arlberg dure 23 heures, alors qu'il n'est que de 20 heures pour l'Orient-Express circulant entre Paris, Munich et Vienne. Plus désagréable encore, surtout pour les voyageurs, est le fait que les trains subissent de nombreux et longs retards. Au cours des mois de mai à juillet 1956, les retards des trains arrivant d'Autriche à Buchs ont représenté 8757 minutes, c'est-à-dire une moyenne journalière de 95 minutes. Dans la même période, les chemins de fer fédéraux ont dû organi-

ser 134 trains spéciaux pour dépêcher les convois internationaux arrivés tardivement, ce qui est fort coûteux.

Tout a été fait jusqu'ici du côté suisse pour améliorer la capacité de la ligne de l'Arlberg. Rappelons l'aménagement de la double voie entre Zurich et Sargans, ainsi que la construction de la nouvelle gare de triage de Buchs, qui est désormais à même d'assurer plus rapidement un plus grand trafic. Mais toutes ces mesures demeurent insuffisantes tant que l'on n'aura pas donné une plus grande capacité au chemin de fer de l'Arlberg. L'Autriche, qui a subi des pertes considérables pendant la guerre et l'occupation russe, n'est pas à même d'entreprendre la construction d'une double voie sur l'Arlberg. Étant données les difficultés d'ordre topographique, cette construction équivaldrait à l'établissement d'une nouvelle voie ferroviaire et exigerait des investissements extraordinairement élevés. D'autre part, les moyens modernes de signalisation et de télécommunication, ainsi que les méthodes actuelles d'exploitation, lorsque les possibilités de croisement sont suffisantes, permettent d'augmenter beaucoup plus la capacité d'une simple voie qu'on ne l'eût pensé il y a quelques années. Cela est encore plus vrai lorsqu'on dispose d'un matériel roulant moderne.

III. PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DU CHEMIN DE FER DE L'ARLBERG

Les améliorations suivantes devraient tout d'abord être entreprises pour augmenter rapidement et efficacement la capacité de la partie de la ligne de l'Arlberg qui est encore à simple voie :

1. Aménagement des stations de croisement et de dépassement. Des trains de marchandises ayant environ 80 essieux devraient pouvoir croiser et dépasser aux stations intermédiaires.
2. Création de nouvelles stations de croisement.
3. Amélioration de l'infrastructure et de la superstructure.
4. Amélioration du système de télécommunications et des blocs afin que les trains puissent se suivre plus rapidement.
5. Augmentation du nombre des automotrices et remplacement de celles qui existent par des véhicules plus puissants. Automotrices électriques adaptées aux besoins modernes d'un trafic rapide entre Vienne, l'Arlberg, Zurich et Bâle.
6. Amélioration de la fourniture du courant.

Indépendamment des travaux d'aménagement et d'agrandissement, il est nécessaire de procéder à certains travaux d'entretien des installations. Or, on manque des fonds indispensables à la réfection de la superstructure, à l'agrandissement des dispositifs de sécurité et de télécommunication, ainsi que pour les travaux de protection contre les forces naturelles et pour

l'acquisition d'un matériel roulant moderne. Des express autrichiens circulant journellement de Buchs à Zurich et Bâle, les usagers suisses ont un intérêt particulier à ce que le matériel soit moderne. Les chemins de fer autrichiens ont déjà commencé il y a plusieurs années d'aménager le chemin de fer du sud en direction du Semmering-Trieste, c'est-à-dire vers le port historique et vital de l'Autriche. Quelques années seront encore nécessaires pour mener ces travaux à chef. Les ressources limitées dont disposent les chemins de fer autrichiens ne leur permettent pas de financer en même temps un second projet aussi important que celui de l'Arlberg. Cela ne serait d'ailleurs pas recommandable, car les deux projets en souffriraient. C'est ce qui empêche les chemins de fer autrichiens de consacrer, ces prochaines années, les montants nécessaires à l'aménagement rationnel de l'Arlberg.

Telles sont les considérations qui ont engagé le Conseil fédéral à entreprendre les négociations désirées par l'Autriche. Elles montrent que notre pays et les chemins de fer fédéraux en particulier ont un intérêt vital à ce que la ligne de l'Arlberg ait la capacité voulue. Son aménagement répond à une nécessité si l'on veut écarter le danger que le trafic ne soit détourné de notre pays encore plus qu'il ne l'est maintenant et si l'on entend maintenir et renforcer notre position dans le trafic international par voie ferrée. En outre, l'Arlberg est la seule voie de communication de l'ouest à l'est qui accède à notre pays.

Nous fondant sur le programme des chemins de fer autrichiens nous avons examiné quelle peut être la contribution de l'Autriche et quelle devrait être celle de la Suisse en vue d'assurer l'aménagement de la ligne de l'Arlberg. Au vu de la documentation, nous avons envisagé que la contribution suisse devrait s'élever à 55 millions de francs. Les détails des travaux sont énumérés sous chiffre VIII ci-après.

Indépendamment de ces considérations, des raisons politiques ont engagé le Conseil fédéral à conclure le présent accord. L'Autriche, avec laquelle nous entretenons des relations traditionnelles, économiques et culturelles, a beaucoup souffert de la guerre et de l'occupation de son territoire par des troupes étrangères. Au cours de ces derniers mois, elle a accueilli un grand nombre de réfugiés hongrois. Ses prestations à ce titre sont impressionnantes, mais il est évident qu'elles ont constitué une nouvelle charge pour le pays et grevé sa situation budgétaire. De ce point de vue également, une aide financière de la Suisse est justifiée.

IV. SITUATION ÉCONOMIQUE DE L'AUTRICHE

Depuis la fin de la guerre, la situation économique de l'Autriche s'est améliorée de façon relativement rapide malgré des conditions souvent défavorables. Certes, l'aide des Etats-Unis a contribué puissamment au

relèvement, mais elle n'aurait pas eu d'effets durables si le gouvernement et les milieux économiques n'avaient pas, de leur côté, fait de grands efforts.

Le tableau suivant montre clairement les progrès accomplis depuis 1948 par l'économie autrichienne dans plusieurs domaines importants.

| | Revenu national ⁽¹⁾ | Consommation privée ⁽¹⁾ | Investissements bruts ⁽¹⁾ | Volume des exportations ⁽²⁾ 1937 = 100 | Production industrielle 1937 = 100 |
|---------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|
| en millions de schillings | | | | | |
| 1948 | 39,4 | 36,0 | 7,3 | 54 | 92 |
| 1949 | 46,5 | 42,1 | 10,0 | 67 | 123 |
| 1950 | 51,2 | 44,8 | 12,2 | 101 | 145 |
| 1951 | 55,9 | 45,6 | 13,9 | 110 | 166 |
| 1952 | 54,1 | 46,1 | 13,4 | 109 | 167 |
| 1953 | 56,7 | 48,3 | 12,0 | 146 | 170 |
| 1954 | 61,6 | 52,3 | 15,5 | 178 | 194 |
| 1955 | 68,0 | 57,6 | 19,8 | 199 | 225 |
| 1956 | 71,5 | 60,8 | 19,8 | 234 | 235 |

Le revenu national s'est ainsi accru de $\frac{4}{5}$ depuis 1948. La production industrielle a dépassé, en 1949, le niveau d'avant-guerre et est actuellement environ 2,4 fois plus élevée qu'en 1937. En revanche, les possibilités d'exportation ont été limitées pendant une longue période par la nécessité de reconstruire le pays, de couvrir des besoins qui n'avaient pas été satisfaits pendant longtemps, ainsi que par la capacité limitée de l'industrie. Un puissant essor s'étant produit dès 1953, le volume des exportations de 1956 fut 2,3 fois supérieur à celui de 1937. Depuis 1952, ce volume a augmenté de 115 pour cent, alors que l'exportation totale de tous les pays membres de l'Organisation européenne de coopération économique ne s'est accrue que de 42 pour cent pendant la même période. L'Autriche a donc pu, grâce à ses efforts, reconquérir des marchés étrangers et faire ainsi de grands progrès.

Dans les années 1952/1953, l'essor économique a fait place à une certaine phase de consolidation. En 1954, l'Autriche est entrée, comme la plupart des autres pays, dans une période de prospérité économique qui s'est maintenue jusqu'à nos jours. Cet essor était dû en premier lieu et pour une bonne part à la forte augmentation des investissements. En 1956, ces derniers se sont cependant stabilisés, alors que l'impulsion donnée à la consommation et à l'exportation se maintenait. Les pouvoirs publics contribuèrent aussi à l'augmentation de la demande. Le compte d'Etat autrichien se solda néanmoins en 1957 et 1956 par un déficit, provenant en majeure partie de l'augmentation des dépenses pour le personnel, des engagements pris envers l'URSS, ainsi qu'au renforcement de la défense nationale. Dans l'ensemble,

⁽¹⁾ Calculé d'après les prix de 1951.

⁽²⁾ Exportations calculées en prix fixes.

l'expansion de 1956 s'est cependant ralentie, par suite de l'utilisation totale de la capacité de production, du manque de main-d'œuvre, de la raréfaction de l'offre de capitaux et de la retenue observée en matière de crédits. La situation économique favorable s'est toutefois maintenue pendant le premier trimestre de 1957; elle s'est même quelque peu affermie. C'est ainsi que les investissements se sont de nouveau accrus au cours du premier trimestre de 1957 principalement dans les industries de consommation fortement occupées. L'augmentation de la consommation et des exportations s'est aussi maintenue.

Les importations autrichiennes ont considérablement augmenté ces dernières années. De 1953 à 1956, la moyenne mensuelle a passé de 1106 à 2110 millions de schillings. Ce fait est dû en premier lieu à la libération des importations, ainsi qu'à une plus forte demande de produits étrangers en raison de la prospérité économique. Les investissements s'étant stabilisés, les effets de la libération s'étant amoindris et les récoltes ayant été bonnes, les importations se sont notablement ralenties en 1956, année au cours de laquelle l'excédent des importations a diminué d'un tiers. En revanche, le déficit dépasse celui de toutes les années précédentes depuis 1951. La balance des paiements, qui était fortement passive en 1955, indiquait à nouveau en 1956 (comme déjà en 1953 et 1954) un solde actif. L'importation de capitaux ayant considérablement augmenté, l'Autriche a pu, en 1956, accroître ses réserves en devises de 1,2 milliard de schillings, ce qui les porta à 10,5 milliards de schillings. Dans les premiers mois de 1957, la balance commerciale et des paiements redevint cependant passive en raison de l'accroissement sensible des importations. Mais ces dernières sont en partie dues à des facteurs de caractère temporaire, tels que des transferts anticipés de biens étrangers, l'importation des Etats-Unis d'Amérique de biens agricoles en excédent etc. Etant donné que les autres recettes de l'économie autrichienne semblent devoir être élevées, on peut admettre que les entrées de devises en 1957, même si elles sont plus faibles qu'en 1956, continueront néanmoins d'être importantes. La situation de l'Autriche au sein de l'Union européenne de paiements était pratiquement équilibrée ces derniers temps. Actuellement l'Autriche est au nombre des Etats créanciers. L'excédent cumulatif des comptes atteignait à fin juin 1957 20,1 millions de dollars.

Bien que la balance courante des paiements ait été active et que des fonds aient été importés, le marché de l'argent et des capitaux a été assez tendu en 1956. L'exécution de divers projets de caractère économique a été gênée par le fait que le marché autrichien des capitaux n'a pu répondre que d'une manière limitée à la demande. A l'instar de la plupart des autres Etats, les autorités autrichiennes se sont efforcées de freiner la tendance à l'expansion, en particulier en agissant sur le marché de l'argent. Le taux d'es-compte a été relevé à deux reprises (de 3½ à 5%), et des conventions ont été conclues avec les banques en vue de limiter le crédit.

L'expansion économique autrichienne de ces dernières années a été

accompagnée d'une dévaluation sensible de l'argent. Entre 1950 et 1953, les prix du commerce de détail ont augmenté de 41 pour cent et les salaires dans l'industrie et les arts et métiers de 59 pour cent. On constate toutefois, depuis 1953, un ralentissement notable de la hausse des prix et des salaires. Depuis lors, les prix du commerce de détail n'ont en effet augmenté que de 8 pour cent et les salaires de 15 pour cent. Ce fait est dû à la politique de stabilisation du gouvernement. Alors que l'activité économique se stabilisait, les prix et les salaires marquaient cependant une évolution plus forte en 1956. Une convention de stabilisation conclue au printemps de 1957 par les associations professionnelles, convention qui s'appuyait sur la tendance à la baisse des prix sur les marchés d'approvisionnement étrangers, eut pour effet de modérer de façon remarquable l'évolution des prix et des salaires.

Comme le montre le tableau ci-après, l'échange des marchandises entre la Suisse et l'Autriche s'est considérablement développé grâce à la prospérité économique qui se maintient dans les deux pays.

| | Importations de l'Autriche | | Exportations en Autriche | | Balance commerciale | |
|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------------|---|------|
| | en millions de francs | en pour-cent ⁽¹⁾ | en millions de francs | en pour-cent ⁽¹⁾ | en millions de francs ⁽²⁾ | |
| 1947 | 89,3 | 1,9 | 39,0 | 1,2 | — | 50,3 |
| 1950 | 63,4 | 1,4 | 82,4 | 2,1 | + | 19,0 |
| 1953 | 93,5 | 1,8 | 118,3 | 2,3 | + | 24,8 |
| 1954 | 107,7 | 1,9 | 134,8 | 2,6 | + | 27,1 |
| 1955 | 128,3 | 2,0 | 169,3 | 3,0 | + | 41,0 |
| 1956 | 176,7 | 2,3 | 183,7 | 3,0 | + | 7,0 |
| 1956 (1 ^{er} semestre) · | 79,0 | 2,2 | 86,1 | 3,0 | + | 7,1 |
| 1957 (1 ^{er} semestre) · | 104,1 | 2,4 | 101,8 | 3,1 | — | 2,3 |

Nos industries d'exportations ont ainsi largement bénéficié de la libération des importations autrichiennes et de l'augmentation des besoins autrichiens en biens étrangers. Nos exportations en Autriche comprennent principalement des machines, des instruments et des appareils, certains produits textiles ainsi que des produits chimiques et pharmaceutiques alors que nous importons surtout d'Autriche du fer brut, des produits en fer mi-fabriqués, du bois de sciage, ainsi que des machines. Les échanges de marchandises se sont encore intensifiés au cours du premier semestre de 1957. La balance commerciale austro-suisse marque constamment, depuis 1950, un excédent en notre faveur. Dans le trafic réglementé des paiements, les déficits et les excédents alternent. En 1956, les encaissements s'élevèrent à 224,2 millions de francs et les paiements à 207,7 millions de francs, le solde passif suisse étant de 16,5 millions de francs.

(¹) Participation de l'Autriche à l'ensemble des importations et des exportations de la Suisse.

(²) — solde passif de la Suisse.
+ solde actif de la Suisse.

En résumé, on peut dire que l'économie autrichienne a fait de grands progrès ces dernières années et qu'elle a atteint un niveau qui constitue une base saine pour un nouveau développement des échanges internationaux. Rappelons encore que la dette extérieure de l'Autriche était, au début de juillet 1957, d'environ 45,5 millions de dollars (sans les obligations de réparation à l'égard de l'URSS). Il faut cependant tenir compte du fait que la conférence concernant les dettes tenue à Rome à la fin de 1952 a décidé de réduire considérablement le montant des dettes autrichiennes d'avant-guerre. Les dettes extérieures garanties par l'Autriche (principalement les prêts que la banque internationale pour la reconstruction et le développement a accordés aux usines électriques) s'élevaient à 43,5 millions de dollars. La dette extérieure et les prêts garantis représentent environ 2,5 pour cent du revenu national nominal. La dette extérieure autrichienne est ainsi l'une des plus faibles de l'Europe. Le service de la dette représentait en 1956 143,3 millions de schillings, c'est-à-dire 0,5 pour cent des recettes brutes en devises, de sorte que l'Autriche serait à même d'assumer sans danger le service de dettes bien supérieures à celles dont elle est actuellement grevée. Le service de la dette représente pour 1957 0,47 pour cent du budget général. La dette intérieure atteignait au début de juillet 1957 4,99 milliards de schillings (= 0,84 milliards de francs); le service des intérêts exigera cette année 214 millions de schillings (= 0,3 pour cent environ du revenu national).

V. CONSIDÉRATIONS RELATIVES A LA POLITIQUE DU MARCHÉ DES CAPITAUX

Le Conseil fédéral sait fort bien que la transaction avec l'Autriche est conclue à une époque marquée par un resserrement sur le marché suisse des capitaux. Mais, il constate tout d'abord que le montant du prêt sera prélevé sur des réserves de la Confédération qui ont déjà été retirées du circuit économique et que son ordre de grandeur ne peut jouer un rôle déterminant pour la politique monétaire de la Confédération. Le Conseil fédéral ne pouvait pas se laisser guider uniquement par des considérations de politique du marché. S'il s'était placé à ce point de vue, il aurait dû renoncer à conclure cette opération, qui intervient, en effet, à un moment défavorable. Mais les considérations que nous avons exposées au sujet du trafic et de la politique générale montrent clairement que notre pays, s'il retardait l'aménagement de la ligne de l'Arlberg, subirait une perte plus grande que celle que l'opération envisagée pourrait occasionner sur le marché des capitaux. Il ne faut pas oublier non plus que cet aménagement profitera non seulement aux chemins de fer fédéraux mais également à toutes les branches économiques en rapport avec le tourisme. Si nous manquions l'occasion qui nous est offerte, nous aurions beaucoup de peine à reconquérir la position perdue.

En pesant soigneusement le pour et le contre, nous constatons que le prêt est une opération favorable. Les intérêts à long terme de la Suisse sont mieux servis par son octroi que par son refus.

VI. LIVRAISONS DE LA SUISSE A L'AUTRICHE

Les chemins de fer autrichiens ont acheté de 1952 à fin juin 1957 pour 6 millions de francs de marchandises suisses dans le cadre de leur programme de construction. Il s'agit surtout de produits nécessaires à leur électrification, ainsi que de machines spéciales, appareils de contrôle, de parties de turbine, de pièces de rechange pour moteur, de matières isolantes, etc. Des maisons suisses ont en outre conclu de nombreuses affaires de transit. Enfin, des entreprises autrichiennes ont pu, avec des capitaux suisses, exécuter des commandes importantes, portant par exemple sur des locomotives électriques, des compensateurs électriques, des turbines, des pompes, des moteurs, des isolants.

Les chemins de fer autrichiens ont donné l'assurance qu'ils prendront en considération, à l'avenir également, les offres des maisons suisses et celles des maisons autrichiennes avec participation suisse.

VII. RÈGLEMENT DE QUESTIONS ACCESSOIRES

Nous avons profité des pourparlers relatifs à ce prêt pour discuter diverses autres questions intéressant la Suisse.

Il s'agit en particulier des problèmes suivants:

- a. Conformément à l'accord de Rome du 29 mars 1923, l'Autriche est tenue de verser certaines sommes pour le service des dettes de la «Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft». Un grand nombre des titres de cette compagnie se trouvent en mains suisses. Malgré les plus grands efforts, la conférence internationale des Etats débiteurs (Italie, Yougoslavie, Autriche et Hongrie) convoquée par le gouvernement italien en vue de régler en commun le service de la dette, n'a pu jusqu'à présent commencer ses travaux. Cela étant, nous avons insisté auprès de la délégation autrichienne sur l'urgence du règlement de cette question.

L'Autriche s'est déclarée prête à entreprendre directement des pourparlers avec les représentants des obligataires, à condition que ces pourparlers ne se heurtent pas à des obstacles de caractère juridique.

La délégation suisse a exprimé le vœu que les pourparlers aient lieu si possible avant fin octobre 1957.

- b. La première «Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft» à Vienne a émis un emprunt en 1927 dont les coupons n'ont pas été honorés. Au cours

du printemps de 1957, il a été envisagé de racheter les titres de cette société se trouvant en mains suisses.

La délégation autrichienne a donné l'assurance que ce rachat se ferait au cours du mois de septembre 1957 et que les obligataires suisses seraient ainsi désintéressés.

- c. En Autriche, les transports de marchandises par route sont soumis à un impôt qui entrave les transports suisses à destination de ce pays. Jusqu'ici, les autorités helvétiques ont vainement essayé d'obtenir que les entreprises suisses soient exonérées de cet impôt.

Les autorités autrichiennes ont l'intention d'examiner la possibilité de reviser la loi en la matière. Des négociations distinctes ont déjà été engagées à cet effet.

- d. Le 5 juin 1957, la Suisse et l'Autriche ont signé une convention sur l'assistance publique. La Suisse attache un grand prix à ce qu'elle soit ratifiée le plus rapidement possible. La délégation autrichienne s'est déclarée disposée à intervenir à cet effet.
- e. Quelques sociétés d'assurance suisses travaillant en Autriche ont demandé que leurs concessions soient étendues à d'autres branches d'assurance. D'autres sociétés s'intéressent aussi à l'octroi de nouvelles concessions.

Au sujet de l'extension des concessions existantes, la délégation autrichienne a donné l'assurance que le problème sera soumis à un examen bienveillant dès que de nouveaux faits seront connus en ce qui concerne la reconstitution des compagnies d'assurance autrichiennes et, en particuliers, le sort réservé aux anciennes parts allemandes dans les compagnies autrichiennes. Aucune assurance n'a pu, en revanche, être donnée au sujet de l'octroi de nouvelles concessions.

VIII. L'ACCORD

Dans les transactions avec la France et l'Italie, les chemins de fer fédéraux figuraient comme prêteurs et les administrations ferroviaires étrangères comme emprunteurs. Quant aux Etats étrangers, il signaient un accord par lequel ils garantissaient le service des intérêts et le remboursement du capital.

En l'espèce, les Etats sont eux-mêmes prêteur ou emprunteur, attendu que les chemins de fer autrichiens font partie intégrante de l'administration de l'Etat et n'ont aucune autonomie. Leurs recettes et leurs dépenses sont comprises dans le budget et dans le compte d'Etat. Comme les autres recettes de la République d'Autriche, celles des chemins de fer autrichiens appartiennent sans restriction à l'Etat. Les emprunts internes et externes

sont émis non pas par les chemins de fer, mais par l'Etat, qui répond également de tous leurs engagements.

Outre l'accord entre les deux Etats, une convention qui en fait partie intégrante a été signée par les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer autrichiens. Cela a permis d'exclure de l'accord principal toutes les dispositions concernant l'exploitation et les tarifs et de faciliter et renforcer la collaboration des organismes ferroviaires dans le cadre de l'accord de prêt.

Voici nos remarques au sujet des divers articles de l'accord :

Article premier: Aux termes de cet article, l'Autriche s'engage à mettre les chemins de fer autrichiens en mesure d'exécuter dans le délai de quatre ans les travaux prévus à l'article 3. Ce délai paraît normal, étant donné qu'il faut s'attendre que certains termes de livraison seront assez longs pour différents travaux, notamment pour les portées métalliques des ponts et le matériel roulant.

Les chemins de fer autrichiens ont pris dans la convention conclue avec les chemins de fer fédéraux des engagements identiques à ceux qui sont prévus dans le présent article.

Article 2: La Confédération s'engage à accorder un prêt de 55 millions pour l'exécution des travaux envisagés. L'utilisation de cette somme est détaillée à l'article 3. Elle a été fixée sur la base du programme général d'aménagement et des prestations que l'Autriche sera à même de fournir dans un avenir rapproché.

Article 3: Le programme d'aménagement se limite aux travaux indispensables.

La réfection et l'amélioration de la superstructure, le remplacement du pont le plus important (celui de la Trisanna), ainsi que de quelques autres ponts, les travaux de protection contre les avalanches et les dispositifs de sécurité dans les tunnels permettront de faire circuler normalement sur cette ligne des convois plus rapides et plus lourds. L'amélioration des installations de croisement, ainsi que des postes de télécommunications et de dispositifs de sécurité à l'ouest d'Innsbruck, contribueront aussi à augmenter la capacité de la ligne. Quant au renouvellement du matériel roulant, il profitera surtout aux usagers. Les améliorations des installations servant à la fourniture du courant consisteront à agrandir l'usine électrique du Spullersee sur la rampe orientale de l'Arlberg, à canaliser de nouveaux ruisseaux, ainsi qu'à construire un nouveau bassin d'accumulation, le lac de Formarin. Ces travaux permettront aussi une exploitation plus rapide et plus efficace.

Par la clause contenue au deuxième alinéa, l'Autriche s'engage à assurer l'exécution du programme de travaux quelles que soient les augmentations de prix qui pourraient intervenir. S'ils se produit un renchéris-

sement des prix, c'est l'Autriche ou les chemins de fer autrichiens qui en supporteront les conséquences. Ce fait ne pourra pas entraîner une augmentation subséquente du montant du prêt.

L'article 2 de la convention réitère cette clause pour ce qui est des rapports entre les deux administrations ferroviaires.

Article 4: L'Autriche donne l'assurance qu'elle investira au moyen de ses propres fonds 200 millions de schillings. Cette somme sera notamment utilisée pour le renouvellement de la superstructure, ainsi que pour d'autres améliorations, surtout pour l'achat de matériel roulant. L'engagement pris complète d'une manière particulièrement heureuse la contribution suisse. Il sera ainsi possible avec le prêt accordé par la Suisse d'accroître au maximum la capacité de la ligne de l'Arlberg.

Cette combinaison des ressources autrichiennes selon le texte de l'article garantira pleinement qu'une somme proportionnée au montant du prêt sera affectée à l'amélioration de la ligne de l'Arlberg. L'achat prévu de matériel roulant est également dans l'intérêt suisse, puisque les wagons circulent sur notre territoire de Buchs à Bâle.

L'article 3 de la convention indique les engagements pris par les chemins de fer autrichiens.

Article 5: Le montant du prêt sera versé en une fois, bien que l'argent ne soit pas nécessaire immédiatement et qu'il le soit seulement au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Cette procédure se justifie par le fait que le prêt constituera une aide bienvenue pour les finances autrichiennes, si lourdement grevées, et de façon inattendue, par l'hébergement des réfugiés hongrois. C'est également une des raisons pour lesquelles l'Autriche attache du prix à recevoir bientôt le montant du prêt et à ce que la transaction ne soit pas différée.

L'intérêt a été fixé à $4\frac{7}{8}$ pour cent. On peut considérer qu'il correspond aux conditions du marché, bien qu'il soit difficile de dire quel est le taux conforme au marché, puisque, depuis longtemps, aucun emprunt étranger important n'a été émis en Suisse. Au cours des quatre semaines qui ont précédé la signature de l'accord, le taux d'intérêt moyen des emprunts étrangers émis en Suisse pour des périodes de 11 à 21 ans ont varié entre 4,98 et 4,90 pour cent.

Les intérêts sont payables chaque année, conformément au plan d'amortissement annexé, la première fois un an après le versement du montant du prêt.

Article 6: La durée de l'emprunt est de quinze ans; le premier remboursement se fera quatre ans après le versement du montant du prêt (voir le plan d'amortissement ci-annexé). L'amortissement commencera donc immédiatement après l'achèvement des travaux.

L'Autriche a la faculté de rembourser l'emprunt totalement ou partiellement avant son échéance.

Article 7: Il est prévu de transférer le montant du prêt en Autriche conformément à l'accord austro-suisse de paiements, c'est-à-dire par le canal de l'Union européenne de paiements. Selon le barème actuellement en vigueur, l'avance de la Confédération à l'Union européenne de paiements sera diminuée d'un quart de la somme à virer, c'est-à-dire d'environ 13,7 millions. Bien que l'avance suisse ait été réduite, dans les années passées, à 178,7 millions en chiffre rond (état au 30 juin 1957), la Suisse a intérêt à ce que cette réduction continue. D'autre part, les intérêts et les amortissements seront payés en francs suisses libres, de sorte qu'aucune somme soumise au service réglementé des paiements ni aucun crédit de la Confédération en rapport avec ce service ne sera affecté à l'emprunt.

Article 8: Une sûreté supplémentaire consiste dans le fait que la Confédération aura le droit de compenser, par les amortissements et les intérêts qui lui reviendront, toutes les créances que les chemins de fer autrichiens pourront avoir envers les chemins de fer fédéraux du fait du trafic ferroviaire. Les possibilités de compensation ne peuvent cependant pas être prévues d'une manière absolument certaine. En effet, au cours des dernières années, les chemins de fer fédéraux furent parfois créanciers, mais le plus souvent débiteurs. Si tel sera encore le cas, la compensation sera possible.

Etant donné que les deux administrations ferroviaires sont en compte courant direct, ce point est également réglé dans la convention (art. 4).

Article 9: Dans cet article, les deux gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures propres à développer le trafic ferroviaire entre les deux pays. Cela est important pour l'avenir, notamment quant au transit par Buchs et Sankt-Margrethen. Il conviendra que le trafic international soit assuré d'une manière satisfaisante, mais aussi que les formalités de contrôle soient plus rapides et moins rigoureuses dans le trafic entre les deux Etats.

L'article 9 prescrit en outre que les deux points de passage ne pourront pas être traités par les deux Etats moins favorablement que les autres stations frontières. Les gouvernements renonceront à toutes mesures discriminatoires, particulièrement en ce qui concerne les formalités de police frontière, administratives et douanières.

Cet article est complété par les articles 5 et 6 de la convention. A la demande d'une des deux administrations ferroviaires, une commission pourra notamment être instituée pour examiner non seulement des problèmes ferroviaires en général résultant de l'application de la convention, mais également des questions de concurrence.

Article 10: Cet article constate que la convention annexée, conclue entre les chemins de fer fédéraux suisses et les chemins de fer fédéraux autrichiens, fait partie intégrante de l'accord.

Article 11: Cet article prévoit, comme il est d'usage, l'entrée en vigueur après l'échange des instruments de ratification.

L'accord, conclu pour une durée limitée à quinze ans, n'est pas soumis au referendum facultatif.

Le parlement autrichien l'a déjà approuvé.

* * *

En résumé, nous constatons que la Suisse a le plus grand intérêt à ce que la ligne de l'Arlberg ait une capacité satisfaisante et que l'octroi du prêt se justifie, même s'il suscite certaines réserves relatives à l'état du marché des capitaux. La transaction paraît également souhaitable en raison des relations amicales que nous entretenons avec l'Autriche et aussi par le fait que nous avons accordé à nos autres voisins des prêts analogues et même plus élevés.

Nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet d'arrêté fédéral qui approuve l'accord et autorise le Conseil fédéral à le ratifier.

Nous saisissons cette occasion pour vous présenter, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 30 juillet 1957.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Pour le président de la Confédération,

Feldmann

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

**l'accord conclu entre la Confédération suisse et la
République d'Autriche relatif au financement de l'aménagement
de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg)**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 30 juillet 1957,

arrête:

Article unique

L'accord signé le 22 juillet 1957 entre la Confédération suisse et la République d'Autriche concernant le financement de l'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg) est approuvé.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier cet accord.

ACCORD

entre

la Confédération suisse et la République d'Autriche concernant le financement de l'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg)

LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

considérant l'importance que l'aménagement de la ligne de l'Arlberg revêt pour les communications ferroviaires entre la Suisse et l'Autriche et pour le trafic de transit, sont convenues de ce qui suit:

Article premier

La République d'Autriche s'engage à mettre les chemins de fer fédéraux autrichiens en mesure d'exécuter dans un délai de quatre ans après l'entrée en vigueur du présent accord, les travaux d'aménagement décrits dans la convention ci-annexée du 22 juillet 1957 entre les chemins de fer fédéraux suisses et les chemins de fer fédéraux autrichiens concernant l'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg) et mentionnés à l'article 3 ci-après.

Article 2

La Confédération suisse s'engage à accorder à la République d'Autriche, aux conditions ci-après définies, un prêt d'un montant de 55 (cinquante-cinq) millions de francs suisses pour lui permettre de financer les travaux d'aménagement décrits à l'article 3.

Article 3

Le prêt suisse sera utilisé pour les travaux suivants, dans le cadre du programme autrichien d'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg):

| | Millions de schillings | Millions de francs (1) |
|---|---------------------------|---------------------------|
| 1. Réfection de la superstructure et amélioration sur le parcours Buchs-Salzburg . . . | 84,0 | 14,1 |
| 2. Pont sur la Trisanna | 35,0 | 5,9 |
| 3. Autres réfections de ponts | 5,0 | 0,8 |
| 4. Mesures de protection contre les avalanches et pour l'étanchéité des tunnels (en cours d'exécution) | 9,2 | 1,6 |
| 5. Amélioration des installations de croisement | 25,0 | 4,2 |
| 6. Installation de télécommunications et de sécurité à l'ouest d'Innsbruck (en construction) | 22,1 | 3,7 |
| 7. Renouvellement du matériel roulant, y compris la mise en service de deux nouveaux trains automoteurs électriques permettant un trafic rapide adapté aux besoins actuels sur la ligne Vienne-Arlberg-Suisse | 60,0 | 10,1 |
| 8. Extension de la zone d'apport du Spullersee et construction du bassin d'accumulation du lac de Formarin | 86,7 | 14,6 |
| Total | <u>327,0</u> | <u>55,0</u> |

La République d'Autriche s'engage à mettre les chemins de fer autrichiens en mesure d'exécuter ce programme de travaux, établi sur la base des prix d'aujourd'hui, quelles que soient les augmentations de prix qui pourraient intervenir.

Article 4

Dans le cadre du programme autrichien d'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg), la République d'Autriche s'engage à mettre les chemins de fer autrichiens en mesure de consacrer, en l'espace de quatre années, 200 millions (deux cents millions) de schillings supplémentaires, particulièrement pour la réfection de la superstructure.

Article 5

La Confédération suisse transférera en une fois à la République d'Autriche le montant du prêt après l'entrée en vigueur du présent accord.

Le prêt portera intérêt à partir du jour du transfert. L'intérêt annuel sera de $4\frac{7}{8}$ pour cent (quatre sept-huitièmes pour cent).

Les intérêts sont payables annuellement, selon le plan d'amortissement annexé, la première fois un an après le versement du montant du prêt.

(1) Calculés sur la parité de 100 schillings = 16,8185 francs.

Article 6

La République d'Autriche s'engage à rembourser le prêt en douze annuités, selon le plan d'amortissement annexé. Le premier paiement viendra à échéance quatre ans après le versement du montant du prêt.

La République d'Autriche se réserve la faculté de rembourser avant terme, intégralement ou partiellement, sa dette envers la Confédération suisse, avec préavis de six mois.

Article 7

Le montant du prêt sera transféré par le service réglementé, c'est-à-dire dans le cadre de l'accord de paiements en vigueur entre la Suisse et l'Autriche.

Les amortissements et le service des intérêts se feront en principe en dehors de tout service réglementé, en francs suisses libres.

Article 8

La République d'Autriche autorise la Confédération suisse, soit les chemins de fer fédéraux, à compenser les intérêts et amortissements du prêt avec les avoirs résultant du trafic ferroviaire que les chemins de fer autrichiens auront éventuellement auprès des chemins de fer fédéraux.

Article 9

Les deux gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures propres à développer le trafic ferroviaire entre leurs deux pays et le trafic de transit par les gares de Buchs et de Sankt-Margrethen. Ces points frontières ne seront soumis en aucun cas à un régime moins favorable que celui qui est appliqué aux autres points frontières par chacun des deux pays. Les deux gouvernements s'abstiendront de toute mesure discriminatoire, particulièrement en ce qui concerne les formalités de contrôle. Ils s'engagent, de plus, à prendre toutes les dispositions utiles dans leur trafic réciproque, afin que les formalités douanières, de police frontière et administratives puissent être accomplies dans le temps le plus bref et dans les conditions les plus favorables.

Article 10

La convention ci-annexée du 22 juillet 1957 entre les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer autrichiens concernant l'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg) fait partie intégrante du présent accord.

Art. 11

Le présent accord entre en vigueur après l'échange des instruments de ratification.

Etabli en double exemplaire à Vienne le 22 juillet 1957.

Pour la Confédération suisse:

(signé) V. Umbricht

Pour la République d'Autriche:

(signé) Kamitz

Annexe: 1 plan d'amortissement.

Plan d'amortissement

| Année | Intérêt (4 $\frac{1}{2}$ %) | Amortissement | Contribution annuelle | Solde de la dette |
|-------|-----------------------------|---------------|-----------------------|-------------------|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1 | 2 681 250.— | — | 2 681 250.— | 55 000 000.— |
| 2 | 2 681 250.— | — | 2 681 250.— | 55 000 000.— |
| 3 | 2 681 250.— | — | 2 681 250.— | 55 000 000.— |
| 4 | 2 681 250.— | 3 479 750.— | 6 161 000.— | 51 520 250.— |
| 5 | 2 511 612.20 | 3 649 387.80 | 6 161 000.— | 47 870 862.20 |
| 6 | 2 333 704.55 | 3 827 295.45 | 6 161 000.— | 44 043 566.75 |
| 7 | 2 147 123.90 | 4 013 876.10 | 6 161 000.— | 40 029 690.65 |
| 8 | 1 951 447.40 | 4 209 552.60 | 6 161 000.— | 35 820 138.05 |
| 9 | 1 746 231.75 | 4 414 768.25 | 6 161 000.— | 31 405 369.80 |
| 10 | 1 531 011.80 | 4 629 988.20 | 6 161 000.— | 26 775 381.60 |
| 11 | 1 305 299.85 | 4 855 700.15 | 6 161 000.— | 21 919 681.45 |
| 12 | 1 068 584.45 | 5 092 415.55 | 6 161 000.— | 16 827 265.90 |
| 13 | 820 329.20 | 5 340 670.80 | 6 161 000.— | 11 486 595.10 |
| 14 | 559 971.50 | 5 601 028.50 | 6 161 000.— | 5 885 566.60 |
| 15 | 286 921.35 | 5 885 566.60 | 6 172 487 95 | — |

CONVENTION

entre

**les chemins de fer fédéraux suisses et
les chemins de fer fédéraux autrichiens relative au développement
de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg)**

Vu l'accord conclu le 22 juillet 1957 entre la Confédération suisse et la République d'Autriche relatif au financement de l'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg), les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer autrichiens conviennent de ce qui suit :

Article premier

Les chemins de fer autrichiens s'engagent à exécuter les travaux prévus à l'article 2 dans un délai de quatre ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention.

Article 2

Dans le cadre du programme autrichien d'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg), le prêt suisse sera affecté aux travaux suivants :

| | Millions de schillings | Millions de francs ⁽¹⁾ |
|--|---------------------------|--------------------------------------|
| 1. Réfection et amélioration de la superstructure sur le parcours Buchs-Salzburg . . | 84,0 | 14,1 |
| 2. Pont sur la Trisanna. | 35,0 | 5,9 |
| 3. Autres réfections de ponts | 5,0 | 0,8 |
| 4. Mesures de protection contre les avalanches et pour l'étanchéité des tunnels (en cours) . | 9,2 | 1,6 |
| 5. Amélioration des installations de croisement | 25,0 | 4,2 |
| 6. Installations de télécommunication et de sécurité à l'ouest d'Innsbruck (en construction) | 22,1 | 3,7 |
| A reporter | 180,3 | 30,3 |

(1) Calculés sur la base paritaire de 100 schillings = 16,8185 francs.

| | Millions de schillings | Millions de francs ⁽¹⁾ |
|--|---------------------------|--------------------------------------|
| Report | 180,3 | 30,3 |
| 7. Renouvellement du matériel roulant, y compris la mise en service de deux nouveaux automoteurs électriques pour un trafic rapide adapté aux besoins actuels sur la ligne Vienne-Arlberg-Suisse | 60,0 | 10,1 |
| 8. Extension de la zone d'apport du Spullersee et construction du bassin d'accumulation du Formarinsee | 86,7 | 14,6 |
| Total | 327,0 | 55,0 |

Les chemins de fer autrichiens s'engagent à exécuter ce programme de travaux, calculé sur la base des coûts actuels, même si les prix subissent une hausse.

Article 3

Dans le cadre du programme autrichien de développement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg), les chemins de fer autrichiens consacreront, durant une période de quatre ans, 200 (deux cents) autres millions de schillings à ces travaux, notamment à la réfection de la superstructure.

Article 4

Les chemins de fer fédéraux suisses sont en droit de compenser les intérêts et amortissements du prêt à la République d'Autriche revenant à la Confédération suisse avec des créances éventuelles des chemins de fer autrichiens contre les chemins de fer fédéraux suisses résultant du décompte ferroviaire.

Article 5

Les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer autrichiens s'engagent :

- à prendre toutes les mesures d'exploitation et tarifaires propres à stimuler le trafic ferroviaire entre les deux pays, ainsi que le trafic de transit par les points frontières de Buchs et Sankt-Margrethen, et à s'abstenir de toute mesure capable de nuire au trafic empruntant normalement cette ligne;
- à poursuivre et développer leurs efforts en vue d'accroître la vitesse commerciale des trains circulant entre les deux pays.

Article 6

A la demande d'une des deux administrations ferroviaires, une commission sera constituée pour traiter les questions de trafic ferroviaire et de

(1) Calculés sur la base paritaire de 100 schillings = 16,8185 francs.

concurrence qui peuvent naître entre les deux Etats|ou découler de l'application de la présente convention.

Article 7

La présente convention doit être approuvée par les autorités ferroviaires suisses et autrichiennes; elle entrera en vigueur en même temps que l'accord précité entre la Confédération suisse et la République d'Autriche.

Fait à Vienne en deux exemplaires, le 22 juillet 1957.

*Au nom des chemins de fer
fédéraux suisses:*

(signé) Gschwind

*Au nom des chemins de fer
fédéraux autrichiens:*

(signé) Schantl

11716

Publications des départements et d'autres administrations de la Confédération

Citations

Le grand juge du tribunal militaire de division 1:

A vous:

Briant Robert-Aimé, fils d'Eugène et d'Annie, née Schmid, né le 18 novembre 1930 à Gollion, originaire de Villars-Lussery, manoeuvre, précédemment à Lausanne, sdt. PA IV/6;

Mayor René, fils de Georges et d'Emma, née Chenevard, né le 12 septembre 1914 à Lausanne, originaire de Mollens, ébéniste, précédemment à Lausanne; fus. cp. fus. III/213;

Derbigny André-Louis, fils de Charles-Louis et d'Evangelina, née Stamma-tiadis, né le 27 août 1937 à Marchissy, originaire de Marchissy, apprenti peintre en bâtiment, précédemment à Mies, conserit;

Gurtner Jean-Charles, fils d'Ernest et de Jeanne, née Eichenberger, né le 29 octobre 1935 à La Roche, originaire de Wahlern, fromager, précédemment à Montricher; fus. cp. fus. II/3;
tous quatre sans domicile connu;

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Autriche au sujet du financement des travaux d'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs-Salzburg) (Du 30 juillet 1957)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1957 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 32 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 7460 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 08.08.1957 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 315-340 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 094 746 |

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.