

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

XXI. ANNEE. VOLUME III. N° 52. JEUDI, 30 Décembre 1869.

Abonnement par année (franco dans toute la Suisse) 4 francs.

Prix d'insertion: 15 cent. la ligne. Les insertions doivent être transmises franco à l'expédition. — Imprimerie et expédition de C.-J. Wyss, à Berne.

RAPPORT

de

minorité présenté par Mr. V. Perrin, membre de la Commission du Conseil national, chargée d'examiner le projet de concession des chemins de fer du Splügen et du St. Gothard.

(Du 21 Octobre 1869.)

Tit.,

La loi fédérale de 1852, actuellement encore en vigueur, a proclamé le principe que la construction et l'exploitation des chemins de fer sont de la compétence des Cantons ou peuvent être concédés à l'industrie privée. En d'autres termes la Confédération a expressément renoncé à les construire et à les exploiter pour son compte. Le seul droit qu'elle s'est réservé c'est d'empêcher la construction des chemins de fer qui nuiraient aux intérêts militaires de la Suisse. A part cela son rôle consiste uniquement à veiller à ce que les particuliers et les Cantons qui entreprennent la construction de voies ferrées se conforment aux prescriptions de la loi fédérale sur la matière. Jamais jusqu'ici on n'a vu la Confédération prendre en mains l'entreprise d'un chemin de fer et s'annoncer officiellement en cette qualité.

La question du passage des Alpes a servi de prétexte au Conseil fédéral pour déroger aux dispositions de la loi de 1852 et créer de son chef un nouveau droit public. Il faut lui rendre cette justice qu'il a fait la chose ouvertement et sans dissimuler ses intentions. Déjà dans la dernière session on a entendu M^r le Président

Welti déclarer que lorsqu'il s'agissait de la construction d'une grande ligne internationale telle que celle du St Gothard, la Confédération ne pouvait plus se contenter du rôle passif que lui assigne la loi de 1852, qu'elle devait intervenir directement, évoquer l'affaire à elle et au besoin empêcher le libre établissement de chemins de fer concurrents, lors même que le principe de ce libre établissement est expressément consacré par la loi en vigueur. On a même essayé de soustraire aux Chambres la ratification de la concession du chemin de fer du Splügen, ratification qui est pourtant de droit, ou tout au moins on a fait tout ce qu'on a pu pour la retarder le plus longtemps que possible.

Aujourd'hui on voit par les actes communiqués par le Conseil fédéral que ses délégués à la Conférence internationale ont fidèlement suivi la marche indiquée au mois de Juillet par M^r le Président de la Confédération. En parcourant les actes de cette Conférence et en lisant le traité avec l'Italie, en voyant la position qu'y a prise le Conseil fédéral, le rôle qu'il fait jouer à la Confédération, il serait impossible de se douter qu'il existe encore une loi disant que la construction des chemins de fer appartient exclusivement à l'industrie privée et aux Cantons et qu'elle n'est pas du ressort de la Confédération.

Dans toutes les négociations qui ont eu lieu le Conseil fédéral a toujours joué le rôle de partie contractante et jamais celui d'intermédiaire. C'est la Confédération qui s'engage vis-à-vis des autres Etats. Ce ne sont ni les Cantons, ni les Compagnies actuellement existantes qui sont censés verser la subvention de 20 millions promise à l'entreprise, c'est *la Suisse*; c'est sur la Caisse fédérale qu'on tirera les bons de paiement. C'est la Confédération qui s'engage à ce qu'un pont sur le Rhin soit construit à Bâle; si cette clause du traité ne s'exécute pas, ce n'est ni à l'Etat de Bâle ni à la Compagnie du Central qu'on devra s'en prendre; ce sera à la Confédération. C'est de même la Confédération qui garantit au nom du Canton du Tessin, lequel n'a pas encore été consulté, que cet Etat souverain concédera la ligne de Magadino à la frontière italienne, ligne qu'il n'a point concédée jusqu'ici et qu'il a constitutionnellement le droit de refuser. C'est la Confédération qui se déclare responsable des retards dans la construction sur territoire suisse, qui prend à sa charge l'organisation des trains, leur coïncidence avec les voies ferrées d'Allemagne et d'Italie; bref, dans toute cette affaire le Conseil fédéral, dans ses traités avec les Etats voisins, fait intervenir la Confédération comme entreprenant pour son propre compte la construction et l'exploitation du chemin de fer du Gothard.

L'Assemblée comprendra qu'il est impossible de garder le silence devant tous ces faits. Il faut tout au moins que le Conseil

fédéral sache que personne ne s'est mépris sur la portée de la révolution qu'on cherche à introduire dans notre droit public; il faut que les réserves les plus expresses soient faites pour l'époque où l'on demandera aux Chambres de sanctionner cette révolution.

Le Conseil fédéral alléguera, il est vrai, que ce n'est que pour la forme et pour la commodité vis-à-vis des autres Etats contractants, qu'il a fait jouer un pareil rôle à la Confédération, mais qu'au fond il n'y aura rien ou peu de chose de changé dans les attributions respectives des Cantons et du pouvoir fédéral, en matière de chemin de fer. On dira qu'on se réserve, avant la ratification définitive des traités, de les faire approuver pour chaque point de détail par les Cantons que cela concerne; de telle sorte que vis-à-vis de l'Europe ce sera la Confédération qui aura l'air de construire elle-même le chemin de fer du St Gothard, mais qu'en réalité ce seront, comme le veut la loi de 1852, les Cantons intéressés. Il est possible en effet qu'on procède ainsi, et on aurait peine à croire que, s'il n'avait pas cette intention, le Conseil fédéral eût eu la témérité de communiquer aux Chambres des documents qui, pris au pied de la lettre, constituent une série non interrompue de violations de la loi et de coups de pied donnés au droit public fédéral. Il n'en est pas moins vrai que, même envisagée sous cette face plus rassurante, l'attitude prise par le Conseil fédéral constitue un danger pour l'avenir, surtout si on la rapproche des intentions hautement avouées par plusieurs personnes d'en finir avec la loi de 1852 et de faire rentrer les entreprises de chemin de fer dans la compétence absolue de la Confédération. On veut familiariser les esprits avec cette idée, on se réserve de démontrer que puisque la loi actuelle est inapplicable, dit-on, lorsqu'il s'agit d'entreprises internationales, elle doit être de même à l'intérieur. Evidemment c'est un ballon d'essai qui en promet d'autres pour plus tard.

Il semble d'ailleurs que s'il est un cas où l'on puisse apprécier la sagesse des dispositions de la loi de 1852, c'est précisément lorsqu'il s'agit de la construction de chemins de fer internationaux; c'est ici qu'il faudrait viser surtout à ce que la Confédération ne prit pas, comme nation, à l'égard des autres puissances de l'Europe, des engagements dont la stricte exécution peut être une source de conflits et un prétexte incessant à des interventions et des réclamations diplomatiques. C'est ici qu'il eût été désirable que tous les Etats contractants sussent bien qu'en Suisse les chemins de fer sont abandonnés à l'industrie privée et que la Confédération n'a sur eux qu'un droit de surveillance et de haute souveraineté. Plusieurs des engagements pris par le Conseil fédéral sont très-graves; il est regrettable que chaque fois que des conflits surgiront à leur égard, ce soit la Confédération qui soit directement en jeu. C'est

la charger gratuitement et injustement d'une responsabilité qui dans la règle ne devait point lui incomber.

Certes, dans une question de cette importance le Conseil fédéral ne devait point jouer un rôle passif. Il s'agit d'une ligne importante au point de vue militaire et d'une portée immense pour l'avenir de la Suisse. Le Conseil fédéral avait non seulement le droit mais le devoir d'être tenu au courant de toutes les négociations, de s'y faire représenter, d'en prendre même la direction. Mais entre cette attitude et celle qu'il a prise ou plutôt celle qu'il a fait prendre à la Suisse il y a un abîme; il pouvait intervenir sans se mettre en lieu et place des Cantons. Or, dans le cas particulier il a posé tout spécialement vis-à-vis des autres Etats de l'Europe, le principe qu'en matière de chemin de fer il n'existe plus de Cantons, il n'y a plus que la Confédération.

Dira-t-on que cette attitude était forcée, que l'Allemagne du Nord, le Wurtemberg, le Grand-Duché de Bade, l'Italie ne voulaient traiter qu'à cette condition? Il est impossible d'admettre la chose d'une manière absolue; dans tous les cas le Conseil fédéral a bien l'air de s'être laissé faire une douce violence, et il ne paraît pas avoir beaucoup lutté pour faire prévaloir les principes de notre droit public. Il aurait pu tomber d'accord sur toutes les bases du traité, il était mieux placé que personne pour arrêter dans un tour de préconsultation quelles étaient les conditions moyennant lesquelles il était possible de traverser les Alpes; de concert avec d'autres Etats il a reconnu, par exemple, que le Gothard était le chemin qui offrait en ce moment le plus de chances; l'enquête à laquelle il a concouru a prouvé qu'on pouvait se contenter d'un subside de 83 millions; il a estimé que les Cantons suisses et les Compagnies suisses intéressées pourraient à la rigueur concourir à ce subside par la somme de 20 millions; il a fait en un mot avec les autres puissances un travail approfondi, pouvant servir de base sérieuse de discussion; tout cela c'est bien, mais, ce travail achevé, il fallait tout d'abord le faire ratifier par les Cantons, ce qui n'aurait pas été bien difficile, et c'était seulement alors, quand ceux, qui finalement sont appelés à construire et à payer, auraient été d'accord, qu'il fallait signer un traité et le communiquer aux Chambres. On comprend que les autres Etats ne voulussent pas traiter avec chaque Canton séparément; le Conseil fédéral devait donc s'interposer et préparer lui-même les bases d'une convention. Mais il ne fallait pas signer celle-ci en induisant en erreur, comme on l'a fait, les parties contractantes sur la compétence de la Confédération: il ne fallait pas s'annoncer comme ayant le droit de construire un chemin de fer au nom de la Confédération lorsqu'on savait que celle-ci

n'avait pas ce droit et qu'il lui est refusé par les lois actuellement en vigueur.

Les considérations qui précèdent sont absolument indépendantes de la question en elle-même du chemin de fer du Gothard. Si les promoteurs de cette vaste entreprise parviennent à obtenir les moyens financiers nécessaires à sa réalisation, ils arriveront à leur but, que l'on maintienne ou que l'on abroge les principes de droit public consacrés par la loi fédérale sur les chemins de fer. Si, par contre, les circonstances matérielles leur sont défavorables, ce n'est pas la violation de la loi de 1852 qui pourra leur être d'aucun secours. Au point de vue de l'appui moral et des sympathies de la population suisse, l'entreprise du Gothard ne saurait que gagner, au contraire, à ce que les Autorités fédérales s'abstiennent de recourir à des dispositions exceptionnelles et demeurent sur le terrain strict de la Constitution et des Lois.

Berne, le 21 Octobre 1869.

V. Perrin.

CONVENTION

entre

la Suisse et le Grand-Duché de Bade concernant la remise réciproque de prisonniers.

(Entrée en vigueur dès le 1. Juillet 1869.)

Une Convention ayant été conclue entre les Gouvernements de la Suisse et de Bade pour l'extradition réciproque de prisonniers, les directions ci-après, arrêtées sur la base de cette Convention, de concert avec les Ministères de la Justice et de l'Intérieur, sont données aux tribunaux et autorités de police du Grand-Duché, et entreront en vigueur dès le 1. Juillet de cette année.

RAPPORT de minorité présenté par Mr. V. Perrin, membre de la Commission du Conseil national, chargée d'examiner le projet de concession des chemins de fer du Splügen et du St. Gothard. (Du 21 Octobre 1869.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1869
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.12.1869
Date	
Data	
Seite	689-693
Page	
Pagina	
Ref. No	10 061 409

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.