

# FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

XXI. ANNÉE. VOLUME III. N° 47. SAMEDI, 27 Novembre 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 la

Commission du Conseil des Etats concernant les concessions des lignes du réseau du St. Gothard, ainsi que la concession d'un chemin de fer par le Splügen.

(Du 18 Octobre 1869.)

Tit.,

Nonobstant leur grande importance matérielle, les concessions pour la construction et l'exploitation des lignes de réseau du St. Gothard, ainsi que pour l'établissement d'un chemin de fer par le Splügen, concessions que le Conseil fédéral suisse vous a soumises déjà dans la dernière session et qui doivent maintenant faire l'objet de vos délibérations, sont considérées, au point de vue de la construction privée et de la pratique suivie jusqu'à ce jour par les Conseils en matière de chemin de fer, comme étant d'une nature si simple que sous ce rapport quelques explications verbales des amendements que nous proposons pourraient pleinement suffire, puisque pour le moment il ne s'agit pas de ratifier les conventions qu'on est en voie de conclure avec les Etats subventionnants.

La Commission n'a toutefois pas cru devoir se placer à ce point de vue touchant purement à la forme. Il est évident, et c'est là la conviction que partagent depuis des années nombre de personnes, que le passage des Alpes ne se fera pas au moyen de concessions seulement et qu'on n'atteindra le but que par un concours puissant de forces pécuniaires; car ce n'est guère le gain qu'on pourra

réaliser sur l'entreprise qui engagera les capitalistes à fournir l'argent nécessaire, et pourtant faudra-t-il être en mesure de disposer de ressources en réserve assez considérables pour les offrir en garantie des fonds dont on pourrait avoir besoin plus tard.

Or, comment pouvait-on s'assurer ces ressources destinées à former la base de l'entreprise, si ce n'est au moyen de conventions avec les Etats qui ont un intérêt majeur à la construction de la ligne du Gothard et qui pour cela même sont prêts à faire des sacrifices, pourvu qu'en revanche on leur fournisse des garanties ! C'est en adoptant une telle voie que les conférences internationales qui ont eu lieu entre le Royaume d'Italie, la Confédération de l'Allemagne du Nord, le Wurtemberg, le Grand-Duché de Bade et la Suisse, ont amené des résultats qui promettent beaucoup, bien qu'on n'en soit pas encore venu à la conclusion. Une convention a éventuellement été conclue entre la Suisse et l'Italie, soit entre leurs plénipotentiaires ; un protocole final, revêtu de la signature de tous les représentants des Etats intéressés nous fournit en outre la preuve qu'il n'y a pas eu de diversité d'opinions. Ce protocole, en sa teneur, est identique avec la convention éventuelle conclue entre l'Italie et la Suisse, et sa rédaction est telle qu'elle pourra servir de base au traité à intervenir. C'est de ces deux pièces seulement que le Conseil fédéral a nanti la Commission ; *d'autres actes ne lui ont pas été soumis*. Toutefois, deux membres du Conseil fédéral ont donné à la Commission des explications de nature à l'édifier dans nombre de points sur le sens des divers articles. Bien que pour le moment les Chambres ne soient pas appelées à donner leur sanction à une convention quelconque, nous estimons néanmoins que les Commissions des Conseils, alors qu'il s'agit de ratifier les concessions des lignes du Gothard, ont le devoir d'examiner et d'apprécier les bases du traité futur quant à la question de savoir : « Si dans les préliminaires on a pris une attitude qui, en général, puisse être approuvée par les Corps législatifs, et qui soit compatible avec l'organisation constitutionnelle de notre pays, ainsi qu'avec son indépendance pleine et entière, et enfin avec ses intérêts matériels, ou si, avant d'aller plus loin, il n'y aurait pas lieu de donner au Conseil fédéral des directions opposées à la voie qu'il a suivie. »

Votre Commission a jugé à propos de vouer une attention particulière à l'examen de cette question, puisqu'en réalité les concessions des lignes du Gothard dont il s'agit n'acquerront de l'importance que par la conclusion du susdit traité, et que nombre de dispositions de l'acte de ratification (voir les dispositions sur le rachat), ainsi que plusieurs modifications apportées aux concessions mêmes sont abandonnées à ce traité, et, en partie du moins, déjà

prévues dans le sens de cet acte. A notre avis, il ne serait pas de la dignité des Conseils de la Confédération de faire le premier pas, c'est-à-dire de ratifier les concessions sans avoir examiné de près l'état de choses dans son ensemble, et de préjuger par là même la question pour se trouver gravement engagé lorsqu'il s'agira du second pas.

Au point de vue du droit des gens, nous n'agirions également pas loyalement si, tout en prévoyant maintenant déjà l'impossibilité d'accorder notre ratification aux concessions, nous tolérions que le Conseil fédéral poursuivît les négociations avec les Etats intéressés; si l'on considère enfin que la convention et le protocole dont il s'agit ont été livrés à la publicité, nous nous trouvons vis-à-vis du peuple dans la nécessité de discuter, du moins dans leurs points principaux, le sens, la portée et l'admissibilité de ces actes, et ce d'autant plus qu'en consultant leur texte, nous pourrions de prime abord trouver que la Confédération a, à divers égards, contracté de plus grands engagements que cela n'a réellement eu lieu.

Nous procéderons à cet examen préalable des préliminaires du traité en nous plaçant à trois points de vue :

#### A.

Au point de vue de la position que doit prendre la Suisse comme Etat politique vis-à-vis des Etats intéressés.

#### B.

Au point de vue des engagements que contracte la Confédération.

#### C.

Au point de vue de la compétence de la Confédération et des Cantons en matière de chemins de fer, et des modifications que subit cette compétence.

### Ad A.

#### *Position faite par le projet de convention à la Suisse vis-à-vis des Etats intéressés.*

Chacun de vous sera sans doute d'accord qu'on devrait faire abstraction de toute démarche ultérieure, si cette convention devait tant soit peu porter atteinte à l'indépendance et à l'avenir constitutionnel de notre pays. Quelque grande et avantageuse que soit l'entreprise, à savoir l'établissement d'une voie ferrée à travers les Alpes, aucune considération matérielle ne saurait nous engager à mettre de côté ce point de vue qui domine tous les autres. En

conséquence, ce premier chef des préliminaires est pour nous d'une importance majeure. L'étude du texte du protocole final et les explications données par MM. les membres du Conseil fédéral ont, sous ce rapport, parfaitement tranquilisé la Commission. L'attitude que prendront les Etats intéressés vis-à-vis de cette voie ferrée ne concerne et n'altère en aucune manière la position politique et indépendante de notre pays. Les Etats subventionnants, prévoyant les difficultés techniques qu'offrira la construction, prennent des dispositions pour qu'au point de vue technique l'exploitation de la ligne ne soit pas interrompue et puisse se faire facilement et en toute sécurité, rendre d'utiles services au transport d'une *grande* masse de marchandises, ainsi que d'un *grand* nombre de personnes. Aucune considération financière n'a pu les empêcher de régler les conditions techniques et de s'entourer à cet égard des garanties voulues. Or, cette question n'est évidemment pas d'une nature politique.

Les puissances garantissent, en outre, un service direct pour que le grand but international ne soit pas sacrifié à des conditions exagérées faites de la part de certaines localités. Cette sollicitude, qui n'est que trop juste (voir art. 6 combiné avec les alinéas 2 et 3 de l'art. 7 du protocole final), nous procure des trains directs, soit des *trains de nuit*, en vue desquels la Confédération a fait jusqu'à ce jour des efforts inutiles auprès des Compagnies de chemins de fer suisses. Ils fixent ensuite les taxes maximales de transport dans le sens d'une réduction, et font à cet égard au public, soit aux intérêts publics, de plus fortes concessions que n'auraient pu faire plusieurs petites localités réunies, à la tête desquelles se serait trouvée une Compagnie d'actionnaires qui aurait agi essentiellement par l'appât du gain.

Une comparaison des art. 8 et 9 du protocole final avec certains articles des concessions cantonales accuse des réductions de taxes notables. Aussi ici on mit l'*heure favorable* à profit pour donner la prépondérance aux intérêts publics, sans tenir exclusivement compte de la crainte que pourraient éprouver les capitalistes spéculateurs. Ces principes qui règlent l'exploitation n'ont également point trait à la politique.

En opposition à divers projets primitifs que le Conseil fédéral a repoussés et qui, en effet, auraient pu faire naître la crainte d'une intervention de puissances étrangères, la présente convention limite vis-à-vis de la Suisse les relations des Etats étrangers contractants aux points ci-après : au lieu de verser leur subvention entre les mains d'une Compagnie, ils la verseront entre celles de la Confédération, qui assume par là, il est vrai, une certaine responsabilité en ce qui concerne l'emploi consciencieux des fonds

dans les constructions ; ils auront le droit de prendre sur les lieux connaissance de l'état des travaux , et chaque année leurs experts, agissant de commun accord avec les délégués du Conseil fédéral, procéderont à la vérification des travaux des deux grandes galeries (art. 12).

Cette dernière disposition, loin d'être onéreuse ou d'admettre une intervention déplacée des capitalistes intéressés, est, selon la Commission, plutôt de nature à diminuer la responsabilité du Conseil fédéral soit de la Confédération, en ce qui concerne le bon emploi du capital de construction. Après l'achèvement des travaux, les garanties exigées par les puissances consistent essentiellement en ceci : les statuts de la Compagnie seront soumis à l'approbation définitive du Conseil fédéral suisse ; cette autorité exercera également la surveillance de l'exploitation et elle seule pourra autoriser la cession de la voie ferrée à une autre Compagnie, de sorte que sous ce rapport les Cantons seront privés de certains droits qui rentreraient dans leur compétence. Toutefois, la *Confédération* sera la seule puissance autorisée à contrôler et à surveiller la Compagnie, les autres Etats contractants ne se réservant aucun droit d'opposition ou de co-administration.

Les Etats intéressés auront, il est vrai, le droit de toucher les intérêts du montant de leur subvention, ce que nous regrettons, mais l'induction qu'on pourrait tirer de ce fait, à savoir que ce capital aura *droit de suffrage* dans la Société des actionnaires, ne se confirme pas. Le protocole final ne s'exprime pas clairement à cet égard ; les délégués du Conseil fédéral nous ont toutefois déclaré, de *la manière la plus catégorique*, que les protocoles de détail ne laissent aucun doute sur cette question, et que dès lors les Etats *étrangers* n'auront aucun droit de suffrage dans la Société. Un tel droit qui, en raison de l'importance du capital représenté, aurait pu exercer une grande influence sur la direction de l'entreprise, nous aurait suscité de grands scrupules et nous n'aurions pu y donner notre assentiment. Mais de la manière dont les questions ont maintenant été réglées, nous estimons que la convention ne met aucunement en doute l'indépendance et la neutralité de notre pays. Les garanties que les Etats contractants, par rapport aux capitaux qu'ils auront dans l'entreprise, exigent après l'achèvement des travaux se réduisent, dans leur quintessence, à la demande tendant à ce que la direction et la haute surveillance de l'exploitation de la voie passent dans les mains de l'autorité centrale suisse, à laquelle, à ce qu'il paraît, ils accordent une plus grande confiance qu'à une multiplicité d'autorités cantonales.

## Ad B.

*En ce qui concerne la question des charges et obligations qui incombent à la Confédération.*

L'art. 1 du protocole final porte :

« Le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de l'entreprise et de tous les engagements mentionnés dans le présent protocole. »

A l'art. 11 il est dit : « La Confédération suisse prendra l'engagement général de faire exécuter les prescriptions du présent protocole relatives à la construction du chemin du St. Gothard.

Nous trouvons dans le protocole qu'à cet égard la Confédération prend encore les *engagements spéciaux ci-après* :

- a. La Confédération suisse, porte l'art. 4, pourvoira à ce que, par un passage sur le Rhin près de Bâle, le chemin de fer du Central suisse soit relié au réseau du Grand-Duché de Bade.
- b. La Suisse fournira un subside de 20 millions de francs (dispositions finales du protocole).

Pour ce qui est d'abord des deux dernières dispositions, elles paraissent au premier coup-d'œil très-onéreuses et dignes d'être rejetées. Elles n'ont toutefois pas la portée qu'on serait tenté de leur donner selon le texte même. En raison du développement qu'ont pris les chemins de fer suisses, on a de tout temps, par un grand nombre de considérations très-importantes et eu égard à l'organisation fédérative de notre pays, consacré chez nous le principe que l'intervention financière de la Confédération n'est pas admise en matière de chemins de fer, principe inviolable qui a été adopté, sinon par tous, du moins par une forte majorité. Nous ne croyons pas qu'on soit *pour le moment* disposé à déroger à ce principe ; c'est pourquoi ces deux dispositions ont nécessité les explications claires et précises qui nous ont été données par quelques membres du Conseil fédéral. Les États intéressés ont voulu entrer en négociations avec la *Confédération* seule et non pas avec les *Cantons* ou des *Compagnies de chemins de fer*. Ces deux derniers engagements ont par conséquent dû *formellement* figurer dans la convention comme étant des charges incombant à la *Confédération*. Il est toutefois *bien entendu* que c'est aux Cantons intéressés, ainsi qu'au Nord-Est et au Central à procurer les 20 millions, de même que c'est au Central et au réseau du Grand-Duché de Bade, soit à leurs représentants, à faire les frais de la jonction de ces deux lignes. Le Conseil fédéral ne soumettra point la convention à la ratification des Chambres avant d'être en possession de décla-

rations formelles et obligatoires, de nature à décharger à cet égard complètement la Confédération.

Le danger qu'on pourrait induire du texte même n'existe donc *pas* en réalité.

Outre ces deux engagements positifs, la Confédération paraît encore être menacée d'un risque pécuniaire général.

Les susdits art. 1 et 11 du protocole final peuvent faire présumer que la Confédération, en recevant le devis de l'ensemble des constructions, en *garantit par là même l'exécution* et se charge dès lors de l'excédant des frais qui pourraient être occasionnés.

Même en présence de l'établissement le plus consciencieux du devis d'une entreprise aussi grandiose, la Confédération ne pourrait *jamais* prendre sur elle un tel risque, conviction que, sans aucun doute, nous partageons tous. Sous ce rapport, les délégués du Conseil fédéral nous ont également fait la déclaration que les dispositions précitées ne signifient pas autre chose si ce n'est que la Confédération garantit que les fonds qui lui ont été remis seront employés d'une manière conforme à leur destination, à savoir *aux constructions*. Ces dispositions n'ont pas d'autre portée. Les déclarations contenues dans les délibérations spéciales de tous les Etats intéressés doivent nous en fournir la preuve la plus convaincante. C'est là la déclaration positive que le Conseil fédéral nous a donnée en suite des scrupules que nous avons manifestés. En conséquence, l'objection dont il s'agit ne peut également pas se soutenir et il n'est nullement dérogé au principe que la *Confédération comme telle* ne fournit aucun subside pour favoriser l'établissement de voies ferrées. C'est, ainsi que nous l'avons déjà dit, aux Cantons et aux Compagnies à se procurer les subsides, et avant que *cette condition soit remplie* la convention ne sera *pas* soumise à votre ratification.

Les fonds remis à la Confédération devront donc *réellement* n'être affectés qu'aux travaux de construction et une surveillance toute spéciale sera exercée sur une partie essentielle de ces travaux ; c'est là la seule responsabilité pécuniaire d'une certaine importance que nous assumions. Aucun Etat ne repousserait une telle responsabilité si, en revanche, il recevait un subside aussi élevé pour être employé à de grands travaux d'utilité publique, à exécuter dans son propre pays. La Confédération saura d'ailleurs se mettre à l'abri en exigeant des cautionnements.

## Ad C.

*De la compétence de la Confédération et des Cantons en matière de chemins de fer, ainsi que des modifications que subit cette compétence par suite de la convention projetée.*

Le projet de la convention relative aux concessions des lignes du réseau du St. Gothard apporte, en effet, des changements notables à la compétence de la Confédération et des Cantons en matière de chemins de fer, car il supprime ou modifie un grand nombre de dispositions des concessions cantonales. La vérité de cet allégué est suffisamment prouvée par les art. 2, 3, 4, 5, 6, 8, 14 et 15 du protocole final, et l'art. 13 porte même ce qui suit : « S'il existe dans les concessions cantonales des dispositions contraires à celles du présent protocole, ces dispositions seront *abrogées* par la publication du traité à intervenir. »

Or, la convention apporte de telles modifications aux concessions cantonales en ce qui concerne la surveillance des travaux (des deux grands tunnels), la durée de la construction des divers tronçons, la justification des moyens financiers, le commencement des travaux et la ratification des statuts. Toutes ces questions sont remises entre les mains du Conseil fédéral.

La convention fixe, en modification partielle des concessions cantonales, la durée de la construction des diverses lignes, prescrit le raccourcissement des lignes d'accès au réseau du St. Gothard (station d'Altstætt, art. 4), et empiète dès lors sur les prescriptions relatives au tracé. La convention prescrit en outre des concessions forcées pour des lignes auxquelles les Cantons ont renoncé (art. 15 de la concession du Tessin, de l'année 1868) ; elle admet la compétence du tribunal fédéral pour certaines contestations concernant l'entreprise du St. Gothard, et fixe, ce qui jusqu'à ce jour n'a jamais été du ressort de la Confédération, les taxes maximales — dans le sens d'une réduction, il est vrai. — Mais elle augmente surtout la compétence de la Confédération vis-à-vis des Cantons et des Compagnies de chemins de fer par rapport *au contrôle de l'exploitation*. Le Conseil fédéral doit approuver le *service de l'exploitation* ainsi que les *horaires*.

Nombre de ces questions rentrent, abstraction faite de l'art. 8 de la Constitution fédérale qui donne certains droits à la Confédération, tel que celui de conclure des traités, déjà sans cela dans le domaine fédéral.

La Confédération, en vertu de la loi sur les chemins de fer (art. 17), a le droit d'accorder des concessions forcées et d'ordonner aux Cantons d'applanir les difficultés notables qui s'opposent à



l'établissement de voies ferrées. Et les Conseils ont, dans nombre d'occasions, exprimé implicitement le désir que la surveillance de l'exploitation et le contrôle des voies ferrées soient réglés par voie législative d'une manière plus intensive par la Confédération qui, selon les dits Conseils, est compétente en cette matière. Le Conseil fédéral a déjà reçu le mandat d'apporter à cet égard des modifications à la loi sur les chemins de fer. *Heureusement* qu'en ce qui concerne les lignes principales, la convention ne confère à la Confédération que la compétence qu'on a *revendiquée* depuis longtemps pour les autres lignes déjà concessionnées. Ce nonobstant quelques autres des points sus-énoncés d'une importance moindre revêtent un caractère tel que, jusqu'ici, ils rentreraient dans la compétence des Cantons, sans que des dispositions spéciales de la Constitution fédérale ou des arrêtés législatifs les aient attribués à la Confédération. Pour pouvoir, sous ce rapport, justifier la compétence de la Confédération, il faut recourir à l'art. 8 de la Constitution fédérale, qui lui donne le droit exclusif de conclure des traités.

L'omnipotence de la Confédération, en vertu de laquelle elle cherche à s'arroger sous ce titre des droits qui, aux termes de la Constitution fédérale, compétent aux Cantons, à personne n'en disconviendra, nombre d'*adversaires*. On pourrait dès lors soulever ici la question de savoir si le Conseil fédéral ne devrait pas aussi soumettre cette convention à la ratification des Cantons intéressés. Un membre de la Commission voulait immédiatement résoudre cette question par l'*affirmative*. La majorité de la Commission estime toutefois que *dans l'espèce* une telle ratification n'aurait en réalité lieu que *pour la forme*.

Les modifications essentielles qu'apporte la convention aux concessions sont, à teneur des art. 17 et 19 de la loi sur les chemins de fer, du domaine de la Confédération. En outre, il n'est guère probable qu'un Canton ait à se plaindre de la réduction des taxes.

La majorité de la Commission est également d'avis que la Confédération, en vertu de son droit de législation en matière de chemins de fer, est autorisée à donner plus d'extension à la surveillance de l'exploitation et au contrôle, et qu'on a choisi le chemin le *plus court*, qui est aussi le *meilleur*, pour arriver à l'amélioration de la loi sur les chemins de fer. Or, si la Confédération a le droit de régler une matière par la voie législative, elle est, en vertu de l'art. 8 de la Constitution fédérale, également en droit d'agir par la voie des traités. Cette question, du reste, demeure ouverte et pourra être résolue lorsqu'il s'agira de l'acte principal, c'est-à-dire de la ratification de la convention.

Sans précisément s'étayer de l'omnipotence qu'implique l'art. 8 de la Constitution fédérale, la Commission, par ce motif, estime qu'au cas particulier, alors que l'assentiment des Cantons ne saurait être sérieusement révoqué en doute, puisqu'il s'agit tout d'abord de leurs intérêts, il n'y a aucune urgence à contrecarrer par la conclusion de traités l'action uniforme de la volonté nationale.

Mais en tout cas nous ne saurions trouver dans ces considérations un motif pour ne pas aborder aujourd'hui la question de la ratification des concessions.

Cet examen général des préliminaires de la convention dont il s'agit, examen qui ne doit en aucune manière préjuger l'appréciation détaillée et approfondie à laquelle les Conseils jugeront à propos de se livrer lorsqu'il s'agira d'accorder la sanction fédérale au dit traité, nous amène pour le moment à la conclusion que les négociations dont le résultat est consigné dans ses points principaux au protocole, ne doivent point nous empêcher d'entrer en matière sur les concessions qui nous sont soumises pour le réseau du St. Gothard, et de leur accorder notre ratification.

On n'a pas encore totalement surmonté les difficultés qu'offre l'établissement d'une voie ferrée par le St. Gothard, toutefois on ne paraît plus être bien éloigné d'entreprendre l'exécution de ce grand travail. Comme la probabilité du succès de l'entreprise prend toujours plus de consistance, chacun se ranime et cherche à contribuer à cette *œuvre grandiose*, qui jouit maintenant de la confiance générale; l'intérêt qu'on y porte ne se borne donc pas uniquement aux cercles restreints qui ont eu à vaincre des obstacles de toute nature.

Nous osons par conséquent nourrir l'espoir qu'on ne tardera pas à triompher des dernières difficultés.

## CONCESSION

pour

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par  
le Splügen.

La Commission, à l'unanimité, vous propose d'entrer également en matière sur cette concession.

Nous sommes d'avis que le Canton des Grisons, aux termes de la constitution fédérale et de la loi sur les chemins de fer, a *incontestablement* le droit *d'exiger* la ratification fédérale de cette concession. Les efforts qu'a faits ce Canton sont dignes d'obtenir

toutes les sympathies des autres Etats confédérés. Ce ne sont pas les *intérêts de la majorité* qui doivent dominer en Suisse; il faut qu'aussi le *droit* demeure en vigueur, le *même* droit pour tous les membres de la Confédération.

*Nous proposons donc d'entrer en matière et d'aborder la discussion des concessions des lignes du St. Gothard et du Splügen.* Points de vue principaux à l'appui des amendements que nous présentons et que nous justifierons verbalement.

#### *Concession du Tessin.*

(En donner lecture).

Dans l'introduction de toutes les concessions qui nous sont soumises, il y a lieu d'apporter la modification proposée par le Conseil fédéral, ainsi conçue :

2. Vu les rapports et les propositions du Conseil fédéral des 19 Juillet et 16 Octobre 1869.

#### Art. 1.

Nous ne proposons ici aucun amendement.

#### Art. 2.

4<sup>me</sup> Alinéa. Pour la fixation, etc.

a. Nous admettons la nouvelle rédaction du Conseil fédéral du 16 Octobre, en ajoutant après les mots « produit net » ceux-ci : « *perçu par la Société* ».

#### *Justification de cette adjonction.*

Le subside de 85 millions n'est plus un capital à fonds perdus, car à teneur de l'art. 18 du protocole final, les Etats se réservent un droit de participation aux résultats financiers de l'entreprise, dans le cas où le dividende à répartir sur les actions dépasserait 7 0/0. Or, le droit de rachat ne peut s'exercer que vis-à-vis de la Compagnie, soit vis-à-vis des actionnaires. Même si le rachat est effectué, la Confédération aura toujours l'obligation de céder ce dividende aux Etats subventionnants.

En adoptant dès lors le mode de rachat proposé, l'on introduirait évidemment un *paiement à double* au détriment de celui qui rachèterait, donc de la Confédération. Les actionnaires ne peuvent exiger cela, et les Etats subventionnants n'ont aucun intérêt à émettre une telle prétention. C'est pourquoi le raisonnement que tient le Conseil fédéral dans son dernier message est dénué de fondement. Ce mode de rachat erroné ne s'appliquerait, au sur-

plus, pas uniquement au 1<sup>er</sup> terme; l'objection du Conseil fédéral ne saurait par conséquent se soutenir.

La Commission exprime ici le vif désir: « que le Conseil fédéral veuille faire des démarches en vue de la conclusion d'une 2<sup>de</sup> convention qui permette un rachat à raison du capital versé à titre de subventions.»

#### Art. 6.

Mettez: « sans l'autorisation du Conseil fédéral » au lieu de « l'Assemblée fédérale.»

#### *Motif.*

L'art. 5 mentionne également le Conseil fédéral, et selon le protocole final, cette compétence est déjà attribuée à cette autorité. (Pour le cas où la convention viendrait à être conclue).

#### Art. 7.

Art. 8 devient art. 7, vu que les prescriptions relatives aux traités à conclure doivent figurer à la fin des concessions; puis il y a lieu d'éliminer les mots: « par les dispositions contenues dans l'art. 3 de la concession.»

*Motif.* Le Conseil fédéral base sa proposition sur l'art. 5 de de la concessiou de 1868, et fait dès lors erreur.

#### Art. 8.

Il doit y être dit: « La convention à conclure avec les Etats subventionnants demeure réservée tant à l'égard des dispositions de la présente concession, qu'à l'égard des conditions de ratification ci-dessus.»

#### *Concessions d'Uri et de Schwyz.*

Les modifications proposées à la concession du Tessin s'appliquent également à ces deux concessions.

#### *Concession de Lucerne.*

Dans l'art. 8, devenu art. 7, on maintient les mots: « par les dispositions contenues dans l'art 3 de la concession.» Du reste comme pour le Tessin.

#### *Concession de Zoug.*

Comme pour le Tessin.

*Splügen.*

*Introduction.* 2. De même que dans les autres concessions.

Art. 2.

*Amendements proposés par la Commission.*

On maintient la rédaction du Conseil fédéral jusqu'aux mots: « Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées.» Puis le reste est remplacé par la rédaction usuelle de l'art. 2 des concessions ordinaires. (Voir l'acte de ratification de la ligne du Toggenbourg, du 15 Juillet 1866).

Enfin vient l'adjonction suivante: « Pour le cas où il serait payé des subventions en vue de la construction de cette ligne, la Confédération se réserve de revenir sur les conditions de rachat dans le sens des dispositions renfermées dans les concessions pour le St. Gothard.»

*Justification.* A l'heure qu'il est on ne connaît pas encore la nature de la voie ferrée à construire; l'on ne sait pas non plus si des subsides seront versés et à quelles conditions.

Art. 3, 4 et 5.

Selon le projet du Conseil fédéral.

Art. 6.

« Conseil fédéral » au lieu de: « l'Assemblée fédérale. »

Art. 7.

Art. 8 devient art 7 et est maintenu selon la rédaction du Conseil fédéral.

Art. 8. (maintenant art. 7.)

Il doit être dit: « Le traité à conclure avec l'Italie sur la jonction, ainsi qu'un traité à conclure éventuellement avec des Etats subventionnants, demeurent réservés tant à l'égard de cette concession qu'à l'égard des conditions de ratification. »

*Justification.* Pour le moment l'on est dans une incertitude complète, motif pour lequel on ne peut rédiger une réserve en termes précis. La Confédération toutefois, dans le but de placer au bénéfice des mêmes conditions toutes les voies alpêtres, doit

se réserver la possibilité de sauvegarder leurs droits pour l'avenir et pourvoir à ce que la ligne du Splügen soit mise sur le même pied que les lignes du réseau du St. Gothard.

Berne, le 18 Octobre 1869.

Au nom de la Commission,

Le rapporteur :

**C. Kappeler.**

Le traducteur du Conseil des Etats :  
*Renaud.*

---

## RAPPORT

du

**rapporteur français de la Commission des chemins de fer  
du Conseil des Etats, concernant les concessions pour  
les lignes alpestres.**

(Du 19 Octobre 1869.)

---

Tit.,

Vous êtes appelés dans cette session extraordinaire à décider si vous voulez accorder la ratification fédérale aux concessions données par plusieurs Cantons pour la construction du chemin de fer du St. Gothard et à celle votée en faveur de la ligne du Splügen.

Vous avez sous les yeux les actes de concession des Cantons du Tessin, d'Uri, de Schwyz, de Zug et de Lucerne, d'une part, et celui du Canton des Grisons, d'autre part.

Le Conseil fédéral, dans son rapport du 19 Juillet écoulé, vous avait déjà proposé de les ratifier par une série d'arrêtés con-

**RAPPORT de la Commission du Conseil des Etats concernant les concessions des lignes du réseau du St. Gothard, ainsi que la concession d'un chemin de fer par le Splügen. (Du 18 Octobre 1869.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1869
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1869
Date	
Data	
Seite	301-314
Page	
Pagina	
Ref. No	10 061 364

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.