

R a p p o r t

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant les chemins de fer tessinois.

(Du 6 novembre 1865.)

Tit.,

L'Assemblée fédérale a décrété, sous la date du 22 juillet 1865, l'arrêté suivant concernant les chemins de fer tessinois :

« Le Conseil fédéral est invité à faire examiner l'état actuel des chemins de fer du Canton du Tessin, à prendre l'avis du Gouvernement de ce Canton et à présenter dans la prochaine session d'octobre un rapport à l'Assemblée fédérale qui se réserve, de prononcer le retrait de la concession s'il y a lieu. »

« Le Conseil fédéral ne ratifiera dans l'intervalle aucun transfert quelconque de concession. »

En exécution de cet arrêté et de l'art. 4 de l'acte de concession fédérale, le Conseil fédéral a en date du 28 juillet 1865, décidé ce qui suit :

« 1. MM. les ingénieurs Bridel à Yverdon et Kocher à Berne sont chargés de se rendre immédiatement dans le Canton du Tessin pour premièrement examiner en détail les travaux de chemins de fer exécutés jusqu'ici par la Compagnie du Central européen et se mettre parfaitement au fait de l'état actuel des études, des acquisitions de terrains, des travaux de terrassement et travaux d'art

et des mesures prises par la Compagnie pour obtenir les rails et le matériel roulant.

«Secondement déterminer au moyen de ces données, s'il est possible, d'achever et de livrer à l'exploitation les trois lignes concédées dans les délais prescrits par l'acte de concession, à savoir jusqu'au 20 janvier 1867 (resp. jusqu'au 20 janvier 1869 pour la ligne Lugano-Bellinzona) et dans le cas de l'affirmative d'indiquer à peu près le nombre d'ouvriers nécessaires à cet effet et de consigner dans un rapport circonstancié le résultat de leur examen.

«2. Le Gouvernement du Canton du Tessin sera informé de la décision prise par l'Assemblée fédérale et de la mission dont MM. Bridel et Kocher ont été chargés par le Conseil fédéral, afin d'en prévenir la Compagnie et de lui donner les ordres convenables pour que tous les renseignements soient fournis aux ingénieurs prénommés en vue de faciliter leur expertise.

«Le Gouvernement du Canton du Tessin sera, de plus, invité à requérir le représentant de la Compagnie de lui présenter, dans le plus bref délai possible, des renseignements exacts sur ses ressources financières ainsi que sur les prétendus arrangements faits pour activer les travaux, accompagnés des pièces justificatives authentiques.

«Enfin le Gouvernement tessinois sera invité à faire son rapport et à exprimer son préavis sur la question de savoir, s'il juge la Compagnie à même de remplir les engagements contractés, pour lesquels tout transfert lui serait refusé jusqu'à nouvel ordre à teneur de l'arrêté fédéral.

«3. De charger M. Rapp, Consul général à Londres, en lui communiquant l'état nominal des actionnaires du Central européen, d'une enquête, sur l'état de solvabilité des plus forts souscripteurs et sur la question de savoir si la législation anglaise permet aux actionnaires de se soustraire aux engagements pris.»

I.

Le rapport des experts techniques MM. Kocher et Bridel, qui ensuite de quelques retards survenus, n'a pu être remis qu'au 14 octobre de cette année s'exprime comme suit dans son résumé:

«Il ressort de ce qui précède, que depuis le mois de janvier 1864, les travaux des lignes n'ont pas été poussés plus loin qu'il n'était nécessaire à cette époque pour la justification du commencement sérieux des travaux de terrassements; et pour cela il a été concédé à des entrepreneurs un lot sur chaque ligne du réseau.

«L'achèvement des plans pour ces lots, de manière à en former des tronçons s'adaptant régulièrement à l'ensemble du réseau, a exigé beaucoup de travail et l'emploi d'un nombreux personnel; mais une fois ce personnel réuni, il lui était facile de terminer rapidement les autres études. On devait donc supposer qu'en décembre 1864, époque du transfert des travaux à MM. Genazzini et Villa, alors que plus de fr. 128,000 avaient déjà été dépensés en études, ces entrepreneurs pourraient pousser activement les travaux sans éprouver d'autres retards. Ils devaient d'autant plus s'y attendre que dans le contrat conclu avec eux, M. Holden s'était expressément engagé à leur fournir des copies du plan d'ensemble et des plans de détail, tandis qu'en revanche les sous-entrepreneurs s'engageaient à commencer sérieusement les travaux à partir du 15 janvier 1865.

«Mais ce fut justement ce transfert à des sous-entrepreneurs qui occasionna une grande perte de temps, ce qui cependant peut encore se réparer. A la suite du transfert, le bureau technique de M. Holden fut licencié; il en résulta que de toutes les études élaborées par ce bureau, les nouveaux entrepreneurs ne purent obtenir et utiliser que celles qui d'après les prescriptions de la loi fédérale sur les expropriations étaient déposées dans les Communes. Les négociations entamées à l'effet d'obtenir les études qui manquaient, quoiqu'elles eussent été exécutées, n'eurent pas de résultat, et les entrepreneurs se virent forcés de faire exécuter à leurs frais de nouvelles études, pour remplacer celles qui leur avaient été promises.

«M. Genazzini dut faire exécuter ces études pour toute la section de Paradiso à Bellinzona, soit une longueur de 32 kilomètres et M. Villa pour le tronçon de la Verzasca à la Moësa, et celui de Cresciano à Biasca, soit 24 kilomètres.

«Au temps perdu en grande partie pour l'exécution des travaux depuis janvier on décembre 1864, vint encore s'ajouter en perte le temps nécessaire pour refaire les études des sections susmentionnées, lesquelles exigèrent près de 7 mois de l'année 1865.

«Les experts croient cependant que les retards proviennent non-seulement de ce que les plans et études n'ont pas été remis, mais aussi d'autres causes qu'ils ne leur appartient pas de qualifier. La preuve en est dans le contrat de construction passé entre M. Holden et M. Bolla, de Chiasso. Par ce contrat, ce dernier se chargea en date du 12 mars 1864 de l'exécution des terrassements sur tout le tronçon du pont de Melide à Chiasso, tandis que M. Holden s'était réservé les acquisitions de terrain et l'établissement de la voie. Ce contrat resta près de dix-huit mois sans le moindre commencement d'exécution, et cela quoique les études fussent complètes, que les plans eussent été déposés dans les Communes et que

les délais d'opposition fussent échus depuis longtemps. Les causes ostensibles de ces retards provenaient premièrement des dissidences entre l'ingénieur en chef et M. Bolla; puis plus tard, quand M. Wetli se fut retiré, des différences entre M. Genazzini et M. Bolla touchant l'interprétation des dispositions du contrat. Mais il est vraisemblable que le motif principal de ces retards à commencer les travaux était l'opposition faite par les propriétaires des terrains qui n'étaient pas encore payés; à l'époque de la visite des experts, ce motif même n'existait plus pour les terrains dans la Commune de Bissone.

«Il est donc prouvé à l'évidence que l'on n'a pas utilisé comme on l'aurait dû, le temps accordé pour l'exécution des travaux et que l'on ne s'est pas consciencieusement conformé à l'art. 4 de l'acte de la concession fédérale, tel qu'il doit être interprété si l'on veut s'en tenir strictement au texte. Les experts soussignés se référant à la rédaction de leur mandat du 28 juillet croient cependant devoir interpréter cette disposition dans ce sens, que les travaux doivent être poussés de manière à ce que l'on puisse regarder comme certain leur achèvement dans le délai fixé.

«C'est en partant de cette interprétation que les experts arrivent aux considérations suivantes :

«Les travaux exécutés depuis le mois de janvier 1864 jusqu'à ce jour ne sont nullement en proportion avec le temps qui s'est écoulé depuis lors, surtout en les comparant avec les travaux encore à exécuter et le temps qui reste disponible.

«Pour l'évaluation de la durée des travaux dans de telles entreprises on n'a égard qu'aux grands travaux des tunnels et viaducs ainsi qu'à l'ensemble des masses de terre et de roc à déplacer; les petits travaux d'art, le ballastage et la pose des rails n'exercent généralement aucune influence notable sur l'achèvement soit l'ouverture de la ligne, vu que les premiers peuvent s'établir avant, durant ou après les terrassements et que les derniers peuvent toujours être achevés en un temps très-court; la pose des rails et le ballastage surtout s'exécutant par tronçons entre certains points d'attaque, tels que gares, stations, ponts de fer, etc., les brigades d'ouvriers, qu'on y emploie peuvent être aussi multipliées que les besoins l'exigent.

«Comme il y a plusieurs délais pour l'achèvement des diverses lignes, les experts croient que leur exposé gagnera en clarté si, ainsi que dans la première partie, il examine chaque entreprise à part.

« **Entreprise Genazzini.**

« (Ligne Chiasso-Lugano-Bellinzona.)

« L'entreprise Genazzini a deux délais différents pour l'exécution de ses travaux, savoir le 20 janvier 1867 pour l'achèvement de la ligne Chiasso-Lugano et le 20 janvier 1869 pour l'achèvement de la ligne Lugano-Bellinzona.

« Lors de l'évaluation de la durée des travaux sur ces deux sections, il faut avoir égard :

- a. au tunnel de Mendrisio pour la section Chiasso-Lugano ;
- b. au tunnel du Monte-Ceneri pour la section Lugano-Bellinzona ;
- c. aux terrassements pour les deux sections.

« Le tunnel de Mendrisio aura une longueur de 760 m. soit de 2540 pieds. Il ne traversera probablement que des formations diluviennes et aura besoin d'être entièrement revêtu de maçonnerie sur toute sa longueur, ce qui ne contribuera pas à accélérer son achèvement.

« L'établissement de puits pour avancer les travaux n'offrirait aucune difficulté; cependant on n'a pas l'intention d'en faire usage. Le percement et les maçonneries doivent s'exécuter des deux extrémités du souterrain seulement. En suivant une bonne méthode d'organiser les différents travaux de déblai, de transport des matériaux, de boisage et de l'établissement des voûtes, on pourra compter, dans le cas le plus favorable, à un avancement dans les 24 heures de 0,70 sur chaque point d'attaque. De cette manière on aura un avancement journalier de 1^m,40 ce qui portera le chiffre de jours nécessaires à l'achèvement du souterrain à $\frac{760}{1,40} + 20 = 563$ jours ou 19 mois, c'est-à-dire au mois de juillet 1867. Ce terme constituerait un retard de 5 à 6 mois et implique la nécessité de l'établissement d'un puits, au moyen duquel l'achèvement du souterrain pourra se faire dans le délai d'une année, vu qu'on aura alors quatre points d'attaque au lieu de deux et qu'on pourra avancer de 2^m,40 par jour ce qui donnera pour le percement et l'exécution des maçonneries des 760 mètres $\frac{760-96}{2,40} = 277 + 70$ jours ou 12¹/₂ mois de travail.

Cette section du réseau ne présente ni grands cours d'eau ni vallées à franchir au moyen d'importants travaux d'art qui puissent occasionner des retards. Les travaux de terrassements embrassent :

Entre Chiasso et Capolago 148,162 mètres cubes de déblai de

216,448 m. c. de remblai avec un transport moyen de 225 mètres.

Entre Capolago et Bissone 64,722 m. c. de déblai et 50,462 m. c. de remblai dont 30 % en roc avec un transport moyen de 108^m.

» Paradiso et Lugano 50,000 m. c. de déblai et 50,000 m. c. de remblai avec un transport moyen de 150^m, soit un total de 316,910 m. c. (dont environ 20,000 m. c. de roc), dont la fouille, la charge et le transport aux distances indiquées exigeront environ 158,000 journées de travail. Ces travaux peuvent donc facilement être terminés dans le délai d'un an en y affectant chaque jour de 670 à 700 ouvriers *).

«Il n'est pas nécessaire de faire entrer en ligne de compte ni l'exécution des petits travaux d'art, tels que ponceaux, aqueducs, etc., ni le ballastage, le ballast se trouvant presque partout à proximité.

«Pour ce qui concerne l'établissement de la voie de fer, des raisons de convenance et d'économie recommandent de n'y procéder qu'immédiatement avant l'ouverture de l'exploitation. La longueur de la voie de Chiasso à l'extrémité de la gare de Lugano est de 25330 mètres; il y aura donc à poser une longueur totale de voie de 25330 \times 1.20 ou 30400 m. Une brigade d'ouvriers de 50 hommes, procédant avec les soins les plus minutieux pose facilement 100 mètres de voie par jour et même plus, de sorte qu'avec quatre ateliers d'ouvriers la pose de la voie principale, des voies de garage et d'évitement pourra facilement se terminer en trois mois, voire même en deux si les changements et croisements de voies dans les gares se placent en même temps par des ateliers spéciaux.

«Ainsi en attaquant les travaux du souterrain de Mendrisio sur quatre points à la fois avec trois relais de 36 hommes chacun, soit un total de 432 hommes
par jour, les terrassements avec 670 à 700 »
et les travaux d'art avec 50 »

soit avec un total d'hommes de 1182 par jour
en moyenne, la ligne de Chiasso à Lugano pourra être terminée dans le délai fixé par la concession savoir jusqu'au 20 janvier 1867.

«Le nombre indiqué pour les ouvriers du tunnel n'est qu'approximatif, car deux relais peuvent suffire au lieu de trois et la

*) Dans tous ces calculs les experts n'ont admis que les moyennes, résultant de nombreuses expériences, desquelles il ressort que le mois n'a en moyenne que 20 jours de travail effectif; qu'un ouvrier ne peut fouiller et charger que 3 mètres cubes de terre ou un mètre cube de roc, etc. Il est vrai que parfois on est parvenu à obtenir le double et le triple de ce travail, mais ce sont des résultats d'efforts extraordinaires et hors de ligne.

quantité des eaux d'infiltration détermine aussi l'augmentation ou la réduction du chiffre des ouvriers à affecter aux travaux.

«Le travail le plus difficile et qui exigera le plus de temps sur la ligne Lugano-Bellinzona est le souterrain du Monte-Ceneri. La croupe de la montagne à traverser a une épaisseur de 1610 mètres = 5366 pieds et se compose entièrement de schiste micacé et peut-être de gneiss. La disposition des couches dans la section du souterrain, longue de 1360 mètres, qui ne peut être attaqué à l'aide de puits est favorable au travail des mines, de sorte qu'on peut admettre que le percement avancera en moyenne sur chaque point d'attaque de 0^m,75 donc de 1^m,50 en 24 heures, en supposant que les infiltrations des eaux dans le souterrain ne viennent pas trop abondantes.

«Le seul puits à établir exigera huit mois; pendant ce temps la galerie peut être percée sur le versant nord jusqu'à une profondeur de $240 \times 0,75 = 180$ mètres; de sorte qu'il restera encore 1180 mètres à percer par les deux points d'attaque; ces 1180 mètres peuvent être percés en $\frac{1180}{1,50} = 786$ jours = 26 mois, et le percement complet en $26 + 8 = 34$ mois. Le souterrain pourra donc être terminé au printemps 1868. Même en n'avancant que de 0^m,60 par jour et par point d'attaque, le souterrain pourra encore être achevé dans le délai prescrit. Toutefois en admettant le cas le plus défavorable, c'est-à-dire que le souterrain ne puisse être attaqué que du versant nord, il faudrait que les travaux avançassent de 1^m,20 par jour avec trois relais d'ouvriers. Dans ce cas l'achèvement à temps prescrit serait fort problématique.

«En employant par point d'attaque 20 hommes avec des relais de 8 heures de travail, cela exigerait $3 \times 2 \times 20 = 120$ ouvriers et environ le double jusqu'après le percement de la petite galerie au sud.

«Les maçonneries qui pourraient devenir nécessaire par place n'auront aucune influence sur la durée et l'achèvement du souterrain.

«Le souterrain de Lugano exigera moins de temps pour son percement que celui du Monte-Ceneri.

«Les travaux de terrassement à exécuter se répartissent comme suit d'après les calculs faits sur les profils qui existent :

De la gare de Lugano au souterrain du Monte-Ceneri 150,400 m. c. de déblai et 203,300 m. c. de remblai avec un transport moyen de 150 mètres.

Du souterrain du Monte-Ceneri à Giubiasco 239,165 m. c. de déblai et 614,053 m. c. de remblai avec un transport moyen de 220 mètres.

De Giubiasco à Bellinzona 15,621 m. c. de déblai et 41,064 m. c. de remblai avec un transport moyen de 60 m.,

dont environ 200,000 mètres cubes de roc où il faut employer la mine.

«Le terrain à fouiller est de nature un peu difficile et se compose en général de cailloutis entremêlés de grosses pierres et de blocs de rocher, de sorte que, d'après l'expérience, le travail journalier d'un homme ne peut être évalué à plus de 3 mètres cubes de terre et $1\frac{1}{2}$ mètre cube de roc.

«Pour la fouille, la charge et le transport d'un mètre cube aux distances moyennes indiquées il faut environ 0.60 journées de travail donc pour la masse totale de 858417 mètres cubes $858417 \times 0,60 = 515050$ journées de travail.

«Pour que les travaux de terrassement soient par conséquent achevés en même temps que ceux du souterrain du Monte-Ceneri soit pour le 1^{er} juin 1868 le nombre des hommes à employer chaque jour sur la ligne à partir du 1^{er} octobre 1865, devrait être de $\frac{515,050}{32 \times 20} = 800$ hommes.

«Il va sans dire que les autres travaux d'art, tels que aqueducs, ponts, ponceaux, murs, etc., devront avancer de front avec les terrassements; les plans et projets de ces travaux d'art n'étant pas encore tous dressés, on ne peut indiquer le nombre des hommes qu'exigera leur exécution.

«Pour ce qui concerne le ballastage et la pose des rails, les experts renvoient aux indications données par eux à l'occasion de la ligne Chiasso-Lugano.

«Entreprise Villa.

« (Ligne Locarno-Bellinzona-Biasca.)

«L'ensemble des terrassements que Mr. Villa a à exécuter sur la ligne peut se monter à 515000 mètres cubes dont environ 23000 mètres cubes de roc.

«Là-dessus sont déjà exécutés :

1. de Rivapiana à Mappo	32000 mètres cubes.
2. » Moësa-Cresciano à Biasca	34000 » »
Total	<u>66000 mètres cubes.</u>

Il reste à exécuter 449000 mètres cubes.

«Le sol étant en général plus léger et le transport de peu d'importance, on ne peut admettre pour fouille, charge et transport de un mètre cube plus de 0,40 journée de travail soit pour

tout ce qui reste à faire ou 449000 mètres cubes environ 179000 journées de travail, de sorte que l'achèvement de l'ensemble des terrassements sur cette ligne exigera, en y employant 746 ouvriers, tout au plus une année. En doublant ce nombre, surtout durant la bonne saison, ce travail pourra être achevé en six mois.

«Les travaux qui réclameraient plus de temps que les terrassements sont ceux de l'établissement des ponts sur cette ligne; le plus important d'entre eux est le pont sur le Tessin.

«Il a déjà été dit que le premier emplacement de pont avait été déterminé plus en aval et que le changement du tracé l'avait reporté en proximité de Bellinzona. La correction du Tessin qui est projetée, nécessitera certaines dispositions lors de la construction du pont tant en ce qui concerne sa position, que l'ouverture à lui donner, choses qui pourraient modifier notablement le projet actuel de Mr. Villa.

«Le pont proprement dit sera supporté par des fermes en fer, la construction et le montage de ce pont seront exécutés par la maison française *Parent, Schaken et Comp.* avec laquelle un contrat d'entreprise a été conclu. A partir de la date de la commande définitive, ce pont devra être établi dans le délai de douze mois, prêt à recevoir les rails; ce temps est entièrement suffisant pour terminer les fondations, les piles et les culées, pourvu que les fondations soient exécutées en temps favorable lors des basses-eaux en hiver, saison qui présenterait encore des avantages pour la fondation par la voie pneumatique.

«Si la ratification de la ligne par le Grand Conseil du Tessin n'a lieu que pendant sa session de novembre, il n'y aura à la vérité plus de temps à perdre, pour terminer la ligne de sorte qu'elle puisse être livrée à l'exploitation pour le 20 janvier 1867.

«Les constructions en fer des autres ponts ont également été l'objet du contrat passé avec la maison *Parent, Schaken et Comp.* et il n'y a aucun motif de craindre qu'ils ne soient achevés dans les délais prescrits.

«Le ballast pour cette ligne est bien plus facile à se procurer que celui pour les autres lignes du réseau tessinois, car il se trouve à proximité de la ligne et en prenant les dispositions nécessaires, son transport et son placement ne peuvent sensiblement retarder la mise en exploitation de la ligne.

«La longueur de la ligne et des rails à poser n'est pas encore déterminée et ne le sera que lorsque l'emplacement de la gare de Lugano et celui de la station de Biasca, qui forment les deux extrémités de la ligne, seront définitivement arrêtés. D'après les plans actuels les rails doivent être posés pour simple voie sur une longueur de 37 kilomètres. Mr. Villa n'aura à établir que mètres

35,30, un tronçon intermédiaire de kil. 1,7 appartenant à l'entreprise de Mr. Genazzini. Il suffira de quatre ateliers d'ouvriers de 50 hommes chacun pour établir la voie de fer en 3 mois au plus et pour placer la seconde couche de ballast, à moins qu'on ne préfère remettre cette opération à plus tard.

«La pose de la voie de fer ne pourra amener qu'un retard à peine appréciable dans l'achèvement de la ligne, vu qu'il y a toujours moyen de l'exécuter par tronçons, au fur et à mesure que les terrassements et le ballastage avancent.

«Partout où les transports sont considérables et où ils se feront à traction de chevaux, on pourra admettre qu'un cheval avec son conducteur équivaldra à huit journées de travail d'hommes. D'après cette proportion on pourra évaluer la marche et la durée des travaux.»

Des faits et considérations qui précèdent découlent les *conclusions* suivantes :

«1. Il n'a pas été commencé de nouveaux travaux depuis le mois de mai 1864 au mois d'août 1865.

«2. Une partie notable du délai accordé s'est écoulé sans être mis à profit et l'art. 4 de l'arrêté de l'Assemblée fédérale des 30 et 31 juillet 1863 n'a pas été observé dans le sens de la stricte interprétation.

«3. Il n'en est pas moins possible, même sans efforts extraordinaires, d'achever et de livrer à l'exploitation toutes les lignes dans les délais du 20 janvier 1867 et du 20 janvier 1869 indiqués par notre instruction du 28 juillet dernier.»

Le Département de l'intérieur a envoyé M. l'ingénieur Kocher faire une nouvelle visite des lieux immédiatement avant la réunion des Chambres fédérales. Voici les conclusions de son rapport daté du 25 octobre 1865 :

«Tous les empêchements qui se sont opposés à l'exécution continue des travaux et qu'on peut reconnaître comme légitimes, sont levés; les études sont complètement achevées; elles ont occasionné une perte de temps de huit mois, et une dépense de fr. 100,000 à peu près. Le moment est venu où toutes les formalités que la loi prescrit pour l'expropriation du terrain peuvent être remplies et où le Grand Conseil tessinois sera forcément réduit à la nécessité de se prononcer en dernière instance sur la question du tracé, pour ôter tout prétexte à cet ajournement continu des travaux. Eu égard à la nécessité pressante de commencer les travaux du pont sur le Tessin, la décision du Grand Conseil est devenue urgente. Car alors même que le pont pourrait être construit en moins d'une année, l'autorité ne peut plus se refuser à se prononcer définitivement, à moins qu'elle

ne veuille risquer d'assumer sur elle la responsabilité qui sera encourue si le terme prescrit est dépassé.

« Mais ce n'est pas seulement relativement au pont du Tessin que la question du tracé demande une prompte solution. Les travaux des souterrains de Mendrisio, Lugano et du Monte-Ceneri ainsi que du grand remblai du vallon de Cadenazzo ne sauraient plus souffrir ni indécision ni ajournement. Ce dernier remblai n'a rien en Suisse qui puisse lui être comparé; il aura une élévation de 210 à 215 pieds et absorbera 600000 mètres cubes de matériaux. Un remblai aussi gigantesque, même abstraction faite des éventualités possibles, ne peut se consolider, se tasser et s'affermir qu'en un espace de temps considérable. Ce n'est qu'après ce tassement qu'il sera permis de songer à poser la voie ferrée.

« Si jusqu'à ce jour on n'a pas eu à s'inquiéter des pertes de temps et des ajournements continuels, il n'en peut plus être ainsi aujourd'hui. Or, même à l'heure qu'il est, il y a moyen d'achever les travaux dans les délais accordés, sous condition que les travaux ne soient plus suspendus. Mais cette condition est, au point de vue où nous en sommes, une condition sine qua non. Il est du devoir du Grand Conseil et de la Compagnie concessionnaire de tenir la main à ce qu'elle soit remplie, en commençant par remplir eux-mêmes la part d'obligations qui leur revient.

II.

Quant à ce qui concerne les questions financières, M. le Consul général suisse à Londres s'exprime en ces termes sur la responsabilité des actionnaires :

« La responsabilité des actionnaires à « limited liability » cesse dès le moment où ils ont payé le montant des actions souscrites; mais elle reste engagée jusqu'à décharge complète du montant des actions. La Compagnie du Central européen est à responsabilité limitée. Quant à la question de la solvabilité des actionnaires principaux, des renseignements confidentiels ont été pris. Ces renseignements ne sont pas de nature à faire partie d'un acte public, et nous renvoyons au dossier pour ce qui les regarde. Il en ressort que depuis la constitution de la Compagnie, un petit nombre de souscripteurs principaux sont devenus insolubles, que la solvabilité d'un certain nombre d'autres est au moins douteuse, mais qu'en somme il y a beaucoup d'actionnaires solides qui sont porteurs d'un grand nombre d'actions. »

Pour mieux éclaircir l'état financier de cette entreprise et des

obligations qui en dérivent, nous citons textuellement un extrait du compte-rendu de la direction, contenu dans le « *Times* » du 4 sept. passé :

« Les directeurs expriment dans ce rapport leur vif regret
 « des retards qu'éprouvent les versements à opérer par les action-
 « naires. Le manque de fonds a gêné les directeurs dans leurs opé-
 « rations financières. Ils ont fait tous leurs efforts pour soutenir le
 « crédit de la Compagnie et pour avancer les travaux à mesure des
 « délais accordés. Les directeurs ont passé sous la date du 4 juillet 1865
 « un contrat provisoire avec quelques capitalistes d'un grand crédit
 « sur le continent dans le but de s'allier à une compagnie à for-
 « mer pour la construction d'un chemin de fer à travers le Luk-
 « manier. Ensuite de ce contrat la Compagnie se serait fondue
 « avec la nouvelle, après avoir fait usage du droit de priorité pour
 « le passage des Alpes et après avoir demandé et reçu du Canton
 « du Tessin la concession du Lukmanier ainsi que du Gouverne-
 « ment d'Italie la promesse des subventions. La nouvelle Com-
 « pagnie aurait eu à achever le réseau tessinois et à remplir tous
 « les engagements contractés par la Compagnie à laquelle elle suc-
 « cède. De grandes dépenses ont été faites pour l'exécution des
 « lignes. Les sous-entrepreneurs ont été engagés à pousser les
 « travaux et à se contenter de bons et de traites comme paiement
 « des travaux exécutés jusqu'au moment de l'entrée en vigueur du
 « contrat susmentionné. Les Compagnies austro-italienne et lom-
 « bardo-vénitienne s'étaient engagées vis-à-vis du Gouvernement
 « d'Italie à livrer à l'exploitation, simultanément avec la ligne de
 « Chiasso à Lugano le tronçon Camerlata-Chiasso, qui aurait formé
 « le trait d'union des lignes tessinoises avec le réseau des chemins
 « de l'Italie supérieure pour établir un passage non interrompu de
 « voies ferrées entre la mer Méditerranée et l'Europe centrale.

« Le bilan a présenté une recette en actions du montant de L. 92,078 et en obligations de L. 97,600 avec un emprunt assuré de L. 10,800 soit un total de L. 200,478 et une dépense de L. 204,912.»

Relativement à une assemblée générale tenue plus tard, on trouve dans le *Times* le rapport suivant :

« L'Assemblée générale de cette Compagnie a été tenue hier aux bureaux de Greshamhouse, Old Broadstreet sous la présidence de M. le colonel Sykes.

« Le rapport dont le « *Times* » a donné un extrait a été supposé lu, et a été approuvé sur la proposition de M. le président. M. D. Allardice, comptable sortant, a été réélu et Mr. E. E. Scott nommé second directeur.

« En suite de la délibération, le contrat passé provisoirement le 4 juillet, par lequel la Compagnie actuelle s'adjoint des capita-

listes connus, a été approuvé sur la proposition de M. le président et de M. Ommanney. Ce contrat restera en vigueur jusqu'au moment où une seconde fusion aura lieu entre la Compagnie et une Compagnie nouvelle à former pour le percement des Alpes. Les directeurs ont été autorisés à déclarer qu'il entrerait en vigueur sauf les modifications qu'ils pourraient juger nécessaires utiles ou convenables.

« La séance a été levée après un vote de remerciements pour le président et les directeurs. »

III.

Le Gouvernement du Canton du Tessin nous a fait remettre son rapport du 24 octobre 1865, qui s'est croisé avec notre envoi d'une traduction du rapport des experts MM. Kocher et Bridel. Ce rapport s'occupe essentiellement de l'état financier de la Compagnie, et dans les conclusions s'exprime comme suit :

« Il y a à signaler une différence notable entre la gestion
« des travaux sur la ligne Chiasso-Bellinzona et celle de la ligne
« Locarno-Biasca. Tandis que sur la première les travaux ont tou-
« jours été poussés convenablement, quand même pas en proportion
« de l'ouvrage à faire, il n'a été, pour ainsi dire, rien fait sur la
« dernière ligne depuis que la chose a passé entre les mains de la
« nouvelle Compagnie (central européen).

« Ici nous devons faire mention d'un fait assez important.

« A la réquisition de la Compagnie et de l'entrepreneur le tracé
« du chemin de fer entre Locarno et Bellinzona a été reporté de
« la rive gauche du Tessin sur la rive droite en amont de Cugnasco.
« Ce changement de tracé a été soumis à l'approbation du Grand
« Conseil dans sa session d'avril, mais celui-ci a renvoyé sa déci-
« sion à une session ultérieure.

« Ce renvoi a provoqué des réclamations et des protestations
« de la part de la Compagnie et des entrepreneurs, comme formant
« un obstacle à la continuation des travaux.

« Il était facile de répondre à ces réclamations, et nous n'avons
« pas manqué non plus de faire entendre à la Compagnie qu'elle
« avait assez de terrain à sa disposition pour continuer les travaux
« sur d'autres tronçons. (Voir notre dépêche du 21 juillet, n° 11,635.)

« Pour ce qui regarde la possibilité absolue ou relative de ter-
« miner les travaux dans les délais prescrits, cette possibilité doit
« ressortir du rapport des experts techniques.

« Quant à ce qui concerne les moyens financiers, nous dé-
« clarons :

« que s'il ne sont pas prouvés par la lettre de M. Young du
 « 16 février et dont il est fait mention dans l'arrêté du Conseil
 « fédéral du 17 du même mois, ils ne nous ont été prouvés de
 « quelque manière que ce soit;

« que nulle pièce justificative ne nous a été produite, pas
 « même après l'invitation adressée à la Compagnie par le Conseil
 « fédéral dans sa dépêche du 28 juillet;

« qu'il appert le contraire de la demande de M. Young du 22
 « mars 1865, demande par laquelle il veut nous déterminer à pren-
 « dre 1400 actions; des explications verbales qui nous ont été don-
 « nées et par M. Young lui-même et par M. Walford à l'occasion
 « de la demande de concession du Lukmanier; de la lenteur avec
 « laquelle les travaux sont poussés, de l'insignifiance des sommes qui
 « ont été déposées pour acquisitions de terrains, et enfin de la cir-
 « constance que pour quelques expropriations il n'a pas été fait de
 « dépôt du tout;

« que le défaut de ressources suffisantes est prouvé par la dis-
 « continuation complète des travaux sur la ligne de Locarno à Biasca
 « et par les procès qui se sont engagés entre les sous-entrepreneurs
 « et les tâcherons pour les payements arriérés;

« qu'il est de notoriété publique que les travaux en voie d'exé-
 « cution entre Chiasso et Bellinzona sont payés des deniers d'un sous-
 « entrepreneur (Bolla), ainsi que de ceux de quelques actionnaires ou
 « intéressés tessinois et que la Compagnie ne fait pas les moindres
 « avances de fonds si ce n'est en papiers non négociables;

« conséquemment nous jugeons la Compagnie absolument inca-
 « pable de remplir les devoirs qu'elle a contractés.»

IV.

Pour compléter l'historique des faits, nous avons encore à relater que la Légation britannique est intervenue auprès de nous dans cette affaire. Sa première note du 16 août a été accompagnée d'une protestation du Central européen qui se rapportait exclusivement au premier arrêté, pris par le Conseil des Etats. Cet arrêté ayant été modifié par la suite, la Légation elle-même reconnut le malentendu, de sorte que toute discussion sur ce point devenait sans objet.

A la suite des ordres données pour l'expertise, la Légation britannique nous fit remettre le 13 octobre une nouvelle note pour protester contre toute intervention des autorités fédérales ou cantonales qui pourrait porter atteinte aux droits et privilèges ac-

quis par la Compagnie. Cette pièce soutenait que des dépenses considérables avaient été faites pour les lignes concédées et que le Grand Conseil du Canton du Tessin avait seul occasionné les retards survenus en n'approuvant pas les tracés qui lui avaient été soumis. Le Conseil fédéral se contenta de joindre cette protestation au dossier, non sans faire observer à la Légation relativement à la procédure suivie, que la Compagnie ayant élu domicile dans le Canton du Tessin, c'était donc à tort qu'elle se servait du ministère de la Légation pour faire parvenir ses protestations. En second lieu le Conseil fédéral, eu égard au désir exprimé par la Légation de voir respecter les droits et privilèges acquis par la Compagnie, lui a fait observer que personne en Suisse n'aurait jamais songé à mettre ces droits en question, si la Compagnie avait de son côté rempli les devoirs qui lui incombent, ajoutant que les autorités fédérales se réservent formellement le droit d'astreindre la Compagnie à remplir ses engagements sous peine de se voir déclarée déchue de la concession.

La réponse de la Légation britannique datée du 23 octobre qui accentue principalement la nationalité anglaise de la Compagnie a été laissée sans réplique, comme n'ayant aucun objet pratique.

En appréciant le contenu des actes dont il a été fait mention, le Conseil fédéral peut résumer sa manière de voir en peu de mots. Ces actes prouvent jusqu'à l'évidence que la Compagnie du Central européen se trouve dans un extrême embarras financier et qu'elle est incapable de s'acquitter de ses obligations à moins qu'elle ne réussisse à se procurer de nouvelles ressources.

D'autre part il est certain que cet embarras financier de la Compagnie ne suffit pas, à lui seul, pour lui faire perdre des droits acquis; les positions les plus désespérées peuvent s'améliorer par suite de circonstances favorables et dans le cas qui nous occupe, la Compagnie n'est du moins pas encore réduite à un état d'insolvabilité complète.

Le fait de l'embarras financier n'emporte pas le droit de déclarer la Compagnie déchue de la concession. Ce droit ne peut être étendu hors des cas prévus par l'acte de concession lui-même.

Une partie de ces cas sont énoncés en termes exprès dans l'acte de concession du Grand Conseil du Canton du Tessin.

1. Aux termes de l'art. 26 de cet acte, la Compagnie pourra être considérée comme déchue de la concession si 18 mois après les délais accordés, les travaux ne sont pas achevés et les lignes livrées à l'exploitation. Ce cas ne peut nous occuper à l'heure qu'il est.

2, L'art. 27 du même acte de concession cite une autre éventualité de ce genre: la concession sera périmée lorsque les travaux

auront été discontinués pendant une année entière. Cette éventualité ne peut pas nous occuper non plus, les travaux n'ayant jamais été suspendus complètement.

3. La seule éventualité dont on ait le droit de se prévaloir actuellement est celle prévue par l'art. 4 de l'arrêté fédéral. Cet article s'exprime ainsi :

« Les travaux devront être exécutés dans la proportion des « délais fixés pour leur achèvement dans l'acte de concession. S'il « était contrevenu à cette disposition, sans qu'il y ait cas de force « majeure, le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour « la faire respecter, et même, le cas échéant, l'Assemblée fédérale « pourra déclarer éteinte la ratification de la Confédération pour « cette concession. »

Or il est prouvé que la Compagnie n'a pas respecté les dispositions de cet art. 4; elle n'a nullement poussé les travaux dans la proportion des délais accordés. Ce défaut autorise sans nul doute le Conseil fédéral à prendre les mesures nécessaires pour faire respecter cette disposition. Il est de son devoir de surveiller attentivement la marche des travaux, d'apprécier leurs progrès et d'intervenir en cas de besoin par des avertissements et des mesures de rigueur.

Mais on ne peut pas prétendre encore que jusqu'à présent il se soit présenté un cas d'intervention qui donnerait à l'Assemblée fédérale le droit de déclarer la Compagnie déchue de la concession, et cela pour deux raisons : il appert en premier lieu du rapport des experts que l'exécution des travaux n'est pas arriérée au point qu'ils ne puissent être terminés dans les délais accordés. Cet état de choses ne constitue pas encore une situation extrême.

En second lieu, le cas de force majeure doit être reconnu pour une des lignes à établir. Ce cas de force majeure se trouve dans l'indécision du Grand Conseil tessinois concernant l'approbation du tracé entre Locarno-Bellinzona-Biasca. Ce défaut d'approbation et les retards qui en ont été la suite, sont fort répréhensibles, et si le Gouvernement tessinois s'avisait d'astreindre la Compagnie à continuer les travaux sur les bouts de tracés approuvés et à employer son argent dans des travaux peu pressants et peu utiles à eux seuls, il y aurait lieu de trouver cette manière de procéder un peu étrange.

Bien que nous ne soyons pas d'avis que le cas d'extrême nécessité soit venu de provoquer l'intervention de l'Assemblée fédérale en vue de déclarer la Compagnie déchue de la concession, nous ne saurions pas non plus nous dissimuler que ce cas extrême semble menacer de plus en plus la Compagnie, à moins qu'elle ne s'évertue à faire son devoir d'une manière plus satisfaisante.

Nous appuyant sur les considérations qui précèdent, nous vous proposons le projet de décret suivant :

1. Il est pris acte au protocole du rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale daté du 6 novembre au sujet des chemins de fer tessinois.

2. Le Conseil fédéral est invité à faire usage des pouvoirs qui lui ont été délégués par l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 31 juillet 1863, en vertu desquels il est chargé de veiller à la continuation non-interrompue des travaux et de provoquer une prompte décision du Grand Conseil tessinois sur la question du tracé entre Biasca et Locarno.

3. Le Conseil fédéral est enfin invité à présenter à l'Assemblée fédérale, lors de sa prochaine session son rapport et ses propositions sur l'affaire en question. Les dispositions de l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 31 juillet 1863 restent en vigueur.

Agréez, Messieurs, l'assurance réitérée de notre parfaite considération.

Berne, le 6 novembre 1865.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :

SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :

SCHIESS.

APERÇU SOMMAIRE

de l'échange de mandats de poste avec la France pendant le mois d'octobre 1865.

Le nombre total des mandats émis par les bureaux suisses est de :

- 854 dont le montant ascende à la somme de fr. 35,325. 76 et
 - 412 mandats émis par la France du montant de » 15,711. 03 ont été payés.
 - 205 mandats dont la somme s'élève à fr. 7,952. 80 (Genève A) est le nombre le plus élevé,
 - 67 » » » » » » 3,239. 61 (Lausanne) » » second nombre,
 - 48 » » » » » » 1,670. 20 (Genève B) » » troisième nombre
- de mandats émis par un seul bureau.
- 123 mandats du montant de fr. 3,613. 63 (Genève A) est le nombre le plus élevé,
 - 26 » » » » » 744. 70 (Bâle) » » second nombre,
 - 22 » » » » » 962. — (Lausanne) » » troisième nombre

de mandats payés par un seul bureau.

Le minimum du montant d'un mandat émis a été de fr. 1. 20, et la somme moyenne de fr. 41. 37.

15 mandats émis étaient de fr. 200, maximum admis.

La somme la plus faible d'un mandat payé a été de fr. 2. 50, et la somme moyenne de fr. 38. 13.

12 mandats payés étaient de fr. 200, maximum admis.

Des 576 bureaux de poste suisses existant au mois d'octobre

153 ont participé à l'échange des mandats de poste suisses-français.

60 d'entr'eux ont émis et payé des mandats.

59 ont émis des mandats, mais n'en ont point payé.

34 en ont payé, mais n'en ont point émis.



Rapport du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant les chemins de fer tessinois. (Du 6 novembre 1865.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.11.1865
Date	
Data	
Seite	932-949
Page	
Pagina	
Ref. No	10 060 012

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.