

# FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

XXX<sup>me</sup> année. Volume III. N<sup>o</sup> 31.

Samedi 29 juin 1878.

---

Abonnement par année (franco dans toute la Suisse) 4 francs.  
Prix d'insertion : 15 centimes la ligne. Les insertions doivent être transmises  
franco à l'expédition. — Imprimerie et expédition de C.-J. Wyss, à Berne.

---

## Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant  
l'entreprise du chemin de fer du St-Gothard.

(Du 25 juin 1878.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Le Conseil fédéral, en présentant à l'Assemblée fédérale les propositions résultant forcément de la situation actuelle de l'entreprise du chemin de fer du St-Gothard, estime qu'il est nécessaire de jeter tout d'abord, dans un exposé succinct, *un coup d'œil rétrospectif sur l'histoire* de cette affaire.

### I.

L'Assemblée fédérale ayant, dans sa session de juillet 1870, donné son approbation au traité conclu entre la Suisse et l'Italie le 15 octobre 1869 pour la construction d'un chemin de fer par le St-Gothard, et l'Empire allemand y ayant adhéré le 28 octobre 1871, il était permis de présumer l'existence des éléments qui devaient constituer la base de l'entreprise. La compagnie du chemin de fer du Gothard a été fondée avec la coopération d'un consortium financier composé de membres inspirant toute confiance, et, en novembre 1871, elle a soumis ses statuts à la ratification du Conseil fédéral. En ce qui concerne la base financière de l'entre-

prise, elle se plaçait absolument sur le même terrain que celui qui, en 1869, avait été pris comme point de départ par la conférence internationale. Le capital de fondation, y compris le service des intérêts pendant la construction et d'autres frais accessoires, était fixé à 187 millions de francs, et, comme les subsides italiens, suisses et allemands couvraient 85 millions, il restait à se procurer 102 millions de francs, dont la subdivision en actions et obligations avait lieu en ce sens qu'il ne devait être placé que pour 34 millions d'actions, tandis que 68 millions de francs devaient être émis sous forme d'obligations. Cette proportion ne répondait ni aux suppositions, telles que, sans préjuger aucunement la question, elles avaient été exposées dans la conférence internationale, ni aux vœux des hommes qui avaient entrepris la création de la compagnie; mais il fallut l'accepter, attendu que les établissements financiers, avec lesquels on s'était mis en rapport, n'étaient nullement disposés à conclure l'affaire sur un autre pied, et parce que, en présence de la confiance générale que le monde financier témoignait à l'entreprise, il n'était pas possible de découvrir un danger particulier dans le fait que, avec un capital social relativement faible, le crédit soit si fortement mis à contribution. De son côté, le Conseil fédéral, qui, d'ailleurs, n'avait aucun droit de s'immiscer directement dans les questions *financières*, ni l'obligation d'exercer à cet égard une surveillance quelconque, ne vit alors aucun inconvénient à la chose.

En date du 6 décembre 1871, la nouvelle compagnie se constitua, semblait-il, sous les auspices les plus favorables. Son premier soin fut d'entreprendre le percement du grand tunnel entre Göschenen et Airolo et de pourvoir à la construction des lignes dites des vallées tessinoises (Biasca-Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso), qui, en vertu d'un contrat spécial avec le Canton du Tessin, devaient être mises en état d'être exploitées dans le terme de trois années.

En ce qui concerne le grand tunnel, la compagnie réussit à conclure une convention générale très-favorable avec M. L. Favre, de Genève, suivant laquelle cette œuvre grandiose devait être établie à des prix qui faisaient espérer que les dépenses totales resteraient sensiblement *inférieures* au devis de la conférence internationale. Si l'on se souvient des délibérations sur le traité du 15 octobre 1869 au sein du Conseil national et du Conseil des États, on sait que la crainte qui dominait surtout alors, c'était que le grand tunnel ne coûtât beaucoup plus que cela n'était prévu, et, en effet, personne n'eût été à même d'assumer la garantie que ces craintes n'étaient pas fondées. Par suite de la conclusion de la convention Favre, ces appréhensions étaient levées, et la situation de la compagnie pouvait être considérée comme étant d'autant plus

assurée que l'on ne paraissait pas devoir éprouver la même inquiétude au sujet des autres objets à construire, dont le coût était plus facile à calculer. Il se peut que ce grand succès, pour la partie la plus difficile et la plus importante de leur tâche, ait fait naître aussi chez les organes de la compagnie le sentiment que, quant au reste, il n'était pas nécessaire d'y regarder de trop près au point de vue de l'économie. En conséquence, la compagnie n'a pas hésité à introduire des améliorations au tracé des deux lignes tessinoises de plaine, qui avaient primitivement été traitées comme simples chemins de fer locaux, soit au point de vue des rampes, soit par l'exécution d'une double voie, au lieu d'une voie unique; ces modifications rendaient le réseau propre à répondre à des besoins plus étendus, mais entraînaient un surcroît très-considérable de frais; en le faisant, la compagnie a outrepassé les obligations qui lui incombaient en vertu du traité international, et elle ne se serait guère prêtée à ce surplus de prestations, si, à cette époque, elle n'avait eu la conviction d'être *amplement* en mesure de faire face à ses engagements.

Il est permis d'admettre que le même facteur moral a exercé son influence sur la construction de l'ensemble du réseau des lignes tessinoises de plaine; on a voulu établir, sous tous les rapports, un chemin de fer d'une exécution non seulement bonne et solide, mais encore *élégante*, et l'on croyait être certain de posséder les moyens nécessaires dans ce but.

Il est devenu évident, par la suite, que ces lignes dites de plaine constituaient une tâche plus difficile et plus coûteuse qu'on ne se l'était figuré au début et que les auteurs des devis ne l'avaient prévu. En présence du résultat final, il ne faut cependant pas oublier que, soit l'accélération, nous dirons même la précipitation, avec laquelle l'expropriation et la construction durent être conduites, afin de ne pas dépasser le délai convenu avec le Canton du Tessin, soit le renchérissement énorme de tous les matériaux de construction et de la main d'œuvre, qui s'est fait sentir précisément à cette époque, sont de nature à expliquer aisément le fait que les devis ont été notablement dépassés; malgré cela, cet excédant a pris des dimensions qui ne seraient pas justifiables, si le devis n'avait pas péché par la base et si, pour l'exécution, on n'avait pas cédé avec trop de complaisance aux prétentions des ingénieurs. Tandis que le devis pour ces lignes prévoyait une dépense atteignant à peine 15 millions, le compte final, qui, grâce à des procès pendants, n'est pas encore complètement bouclé, accuse un chiffre ascendant en tout cas à 32 millions de francs, résultat qui non seulement devait par lui-même compromettre l'équilibre financier de la compagnie, mais qui devenait encore et surtout inquiétant, parce que l'*exploitation*

de ces lignes tessinoises ne faisait nullement espérer un rendement de nature à offrir, pendant le long intervalle jusqu'à l'ouverture de tout le réseau, une compensation quelque peu convenable pour les intérêts du capital important affecté à leur établissement. Cet excédant du coût effectif sur le devis dressé pour les lignes tessinoises de plaine, a été fréquemment l'objet d'une critique parfois acerbe, et les organes de la compagnie en ont pris occasion d'analyser les causes du déficit dans une brochure spéciale, qui a été livrée à la publicité, mais n'a guère rencontré l'attention que cet exposé lucide eût méritée. En conséquence, nous en joignons un exemplaire aux pièces. L'appréciation impartiale des explications qu'elle fournit pourrait du moins avoir pour conséquence de démontrer que les facteurs *essentiels* de l'excédant sont dus à des circonstances indépendantes de la volonté de l'administration.

Malgré de grosses difficultés, augmentées encore par des phénomènes naturels, les lignes tessinoises de plaine (Biasca-Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso) ont été terminées à temps, c'est-à-dire avant la fin de l'année 1874, et livrées à l'exploitation. La mission importante dont il s'agissait maintenant de s'occuper avec toute l'énergie possible consistait à entreprendre les lignes dites d'accès au tunnel : Biasca-Airolo sur le versant Sud, Arth-Flüelen-Göschenen sur le versant Nord de la montagne. Pendant que les études préliminaires pour ces travaux excessivement difficiles avançaient vers leur solution, le public commença, dans le courant de l'année 1875, à émettre la crainte que l'existence de la compagnie ne fût compromise par suite de l'insuffisance des capitaux, et les bruits circulant dans ce sens étaient, peu à peu, devenus tellement persistants que le Conseil fédéral crut devoir, par sa lettre du 3/4 décembre 1875, inviter officiellement la compagnie du chemin de fer du Gothard à faire rapport sur sa situation financière.

Ce rapport fut présenté par une lettre du 3 mars 1876, qui dévoila un état de choses des plus déplorables. Cet état résulte du tableau comparatif ci-après entre les frais de construction, qui, soit d'après les calculs des experts de 1864, soit d'après les récapitulations de la conférence internationale de 1869, soit enfin d'après les derniers calculs de l'ingénieur en chef du chemin de fer du Gothard, devaient être affectés aux diverses lignes encore à construire pour compléter le réseau.

	Experts. 1864. Fr.	Conférence internationale. 1869. Fr.	Calculs de 1876. Fr.
Lucerne-Goldau (Arth), y compris la gare de Lucerne . . . . .	6,643,680	6,643,680	14,917,800
Zoug-Goldau (Arth) . . .	4,131,302	4,131,302	4,937,800
Goldau-Brunnen . . . . .	6,067,602	6,067,602	8,729,000
Brunnen-Flüelen . . . . .	5,468,050	5,468,050	14,842,100
Flüelen-Gæschenen . . . .	28,855,498	28,855,498	41,004,500
Gæschenen-Airolo . . . . .	53,756,821	59,600,000	61,088,900
Airolo-Biasca . . . . .	26,577,435	26,648,938	50,960,900
Giubiasco-Lugano . . . . .	15,000,000	15,000,000	14,809,100
Cadenazzo-Pino . . . . .	—	4,000,000	6,449,000
	146,500,388	156,415,070	217,739,100
soit, y compris Cadenazzo- Pino : . . . . .	150,500,388	différence	61,324,030 ou 39,2 %.

Il va sans dire que, par suite de cette augmentation colossale des frais de construction pour les lignes non encore commencées, et de l'excédant sensible déjà mentionné sur les devis relatifs au réseau tessinois des lignes de plaine, les chapitres concernant la formation du capital et le service des intérêts pendant la construction devaient nécessairement subir aussi une augmentation notable, en sorte qu'en définitive le résultat de ces nouvelles études plus approfondies démontrait que le besoin total pour l'exécution du chemin de fer du Gothard, sur la base du programme de 1869, s'élèverait probablement à 289 millions de francs, au lieu des 187 millions qui avaient été alors prévus. L'ingénieur en chef du Gothard ajoutait, il est vrai, que ce calcul ne devait pas être considéré comme étant absolument exact, attendu que l'élaboration détaillée du projet, qui exigerait encore un certain temps, pouvait seule fournir les données nécessaires pour un devis définitif; il faisait pressentir la probabilité d'une réduction notable sur de nombreux articles, mais il ne niait pas non plus la possibilité que, sur d'autres points, il se présentât des augmentations tout aussi importantes.

Il saute aux yeux que, l'exactitude de ce nouveau calcul étant admise dans ses parties essentielles, tout le fondement sur lequel reposait l'entreprise du Gothard était renversé. Une compagnie qui comptait sur un budget de 187 millions et s'était organisée d'après cela, non pour faire une brillante spéculation, mais avec la prévi-

sion d'être en mesure, dans le cas le plus propice, de servir à ses actionnaires un intérêt modéré, ne pouvait nullement accomplir sa tâche, du moment qu'il était prouvé que ses besoins *réels* dépassaient ceux qui avaient été prévus d'une somme de plus de 100 millions de francs. En tirant cette déduction inévitable de la situation exposée au Conseil fédéral, la Direction de la compagnie du Gothard terminait son rapport par l'observation suivante: qu'il paraissait indiqué par la nature des choses que la même source, dont était partie la méprise quant au capital de construction nécessaire — elle visait la conférence internationale —, devait maintenant délibérer sur les moyens grâce auxquels on pourrait sortir de cette situation fâcheuse.

Après avoir pris connaissance de ces communications fort peu réjouissantes, le Conseil fédéral estima qu'il était de son devoir d'en informer sans retard les Gouvernements des Etats subventionnants étrangers et d'exprimer en même temps son opinion: que la première démarche à faire immédiatement paraissait consister à soumettre avant tout l'exposé de l'ingénieur en chef de la compagnie du Gothard à l'examen sérieux d'experts afin de s'assurer si les déductions de cet ingénieur devaient être reconnues comme étant absolument fondées. A cet effet, le Conseil fédéral crut devoir proposer aux susdits Gouvernements la convocation d'une *conférence internationale technique*, afin que ses conclusions revêtent auprès de chacun l'autorité nécessaire. Les réponses à cette première notification furent données de Berlin et de Rome le 14 juin; elles concordaient en ce sens que l'on n'estimait pas qu'il fût nécessaire de tenir une conférence internationale pour examiner les questions techniques, mais que l'on abandonnait avec pleine et entière confiance à la Suisse seule la préparation de ce côté du travail.

Dans ces conditions, le Conseil fédéral ne put faire autrement que de charger une Commission, composée d'experts suisses, de l'examen dont il eût préféré voir s'occuper une réunion internationale d'experts. Il s'efforça de confier la solution de cette tâche difficile aux hommes spéciaux les plus éprouvés qui se présentaient à son choix, et ce qui prouve qu'il n'a pas eu la main malheureuse, c'est que le résultat des délibérations de cette Commission n'a pour ainsi dire rencontré d'opposition ni en Suisse ni à l'étranger, et que, notamment, il a été admis sans autre comme base incontestée et comme point de départ des délibérations internationales qui ont eu lieu par la suite.

Il ne saurait rentrer dans le cadre de ce message d'exposer en détail le travail des experts; ceux qui désirent se renseigner n'ont qu'à consulter les procès-verbaux circonstanciés qui ont été

imprimés. Il nous suffit d'en communiquer ici en abrégé le résultat. En première ligne, la Commission a cru pouvoir réaliser des économies notables, sans nuire à l'exploitation, et en dérogation aux dispositions du traité international de 1869, en substituant sur certaines parties du réseau la voie simple à la double voie, en admettant des rampes un peu plus fortes et en accordant, en outre, pour les courbes, sur certains points particulièrement difficiles, un rayon inférieur à 300 mètres. Elle proposait de plus toutes les simplifications admissibles en ce qui concerne l'infra- et la superstructure et les bâtiments, et faisait valoir les réductions considérables dans les prix d'unité, résultant de la baisse énorme qui était survenue dans l'intervalle sur le prix des fers. Au moyen de ces divers éléments, la Commission réussit à ébaucher un projet quelque peu modifié, grâce auquel elle croyait pouvoir être certaine que les frais totaux du programme basé sur le traité de 1869 se réduiraient de 289 millions de francs (suivant le devis Hellwag) à 261 millions. Le déficit, qui, d'après ce devis (289—187) eût comporté 102 millions, serait conséquemment descendu à 74 millions (261—187).

En décembre 1876, la Commission transmit au Conseil fédéral son travail, résultat de longues et pénibles études, et celui-ci s'empressa de le porter à la connaissance des Gouvernements de l'Allemagne et de l'Italie, en les priant de l'examiner minutieusement, pour, après cet examen, se réunir en conférence internationale, afin de délibérer sur la situation, maintenant élucidée jusqu'à un certain point. En mars et en mai 1877 arrivèrent les réponses de Berlin et Rome, déclarant toutes les deux que les Gouvernements respectifs étaient prêts à se rendre à un appel du Conseil fédéral qui les convoquerait en conférence.

Le 4 juin 1877 enfin, la conférence, à laquelle les trois Etats subventionnants s'étaient fait représenter, se réunit à Lucerne. Les procès-verbaux imprimés, qui sont en vos mains, vous donnent des renseignements détaillés sur la marche des délibérations. Il en résulte avant tout que, ainsi que nous l'avons déjà mentionné plus haut, le travail des experts suisses a été reconnu généralement comme étant très-approfondi et présentant toutes les garanties que, raisonnablement, on peut attendre d'un devis élaboré avec soin. Les simplifications et les allègements techniques, proposés par les experts, n'ont rencontré aucune opposition quelconque, à l'exception d'un seul point d'une importance secondaire en l'espèce (la construction du tunnel de Goldau à une seule ou à deux voies); le déficit de 74 millions de francs, constaté par les experts, pouvait donc être considéré comme constituant pour chacun le nœud de la situation.

Mais, lorsque la conférence, vu ce manque (*fa bisogno*) encore effrayant, se demanda si et de quelle manière il serait possible de le couvrir, elle se trouva dans un grand embarras. Il est cependant remarquable, et le fait mérite d'être signalé, que l'idée qui, à cette époque et depuis, a surgi fréquemment dans la presse, savoir d'abandonner tout simplement à son sort la compagnie actuelle et de tenter d'en fonder une nouvelle sur ses décombres, n'a pas même été touchée dans la conférence, tellement le sentiment, indubitablement juste, prédominait que, abstraction faite de toutes les autres considérations, ce mode de procéder constituerait une opération excessivement dangereuse, qui peut-être, probablement même, non seulement anéantirait la compagnie, mais compromettrait l'entreprise elle-même au plus haut degré.

Toutefois, on dut acquérir la conviction non moins positive qu'il serait absolument impossible de réunir les 74 millions, soit au moyen de subsides des Etats, soit par des émissions d'actions ou d'emprunts, soit par la combinaison de ces deux moyens, et il en résulta d'abord la question *pratique*, à la solution de laquelle la conférence devait vouer ses efforts, d'abaisser, par de nouvelles réductions sur le programme de 1869, le déficit à un chiffre qui, eu égard à la situation, rendit le problème soluble. Cette réduction du programme pouvait s'effectuer dans deux ou, si l'on veut, dans trois sens : *ou bien* en laissant inexécutée, pour le moment du moins, une partie du réseau projeté, par exemple en ne continuant la ligne à partir de Göschenen que jusqu'à Flüelen, depuis où la communication avec Lucerne serait établie par bateaux-railways ; *ou bien* en atténuant sensiblement les difficultés du chemin de fer de montagne au moyen du système des fortes rampes avec ou sans concours de crémaillère et en déchargeant la construction d'un grand surcroît de dépenses ; *ou enfin* en combinant ces deux expédients. La délégation suisse recommanda chaudement de ne pas repousser sans autre la question des fortes rampes et du chemin de fer flottant, mais de la soumettre du moins à un examen aussi sérieux et impartial que possible ; mais cette proposition rencontra une résistance insurmontable ; ce point étant parfaitement constaté, il ne restait en réalité qu'à s'engager dans la voie qui a été effectivement suivie, savoir, l'abandon de toutes les lignes qui ne sont pas absolument nécessaires à la réalisation de l'idée primitive de l'entreprise du Gothard, soit l'établissement d'une communication directe par rails entre les réseaux de chemins de fer allemand-suisse et italien, c'est-à-dire, en d'autres termes, la réduction du programme à la *seule* ligne Immensee-Pino ou Immensee-Chiasso.



Toutefois, cette dernière alternative, qui eût compris la ligne de montagne par le Monte Cenere, fut repoussée catégoriquement par l'Allemagne, et, malgré la répugnance de l'Italie et de la Suisse, il ne restait en définitive que la réduction de l'entreprise du Gothard à la ligne primitive Immensee-Pino (à part la section déjà exécutée de Lugano à Chiasso), si du moins on voulait arriver à une entente. Ce qui, dans ces conditions, doit être sacrifié momentanément, ce sont les embranchements Nord (Immensee-Meggen-Lucerne et Arth-Zoug), ainsi que la ligne du Monte Cenere (Bellinzona-Giubiasco-Lugano). Point n'est nécessaire que le Conseil fédéral affirme ici d'une manière spéciale combien un pareil sacrifice lui a été pénible et combien, par des motifs nombreux et faciles à comprendre, il a surtout ressenti profondément d'avoir à regretter l'abandon de la ligne du Cenere. Mais toute l'affaire s'imposait avec une rigueur telle que nous n'avons cru pouvoir faire autrement que de nous incliner devant la nécessité.

Il ne faut, d'ailleurs, pas perdre de vue que, notamment en ce qui concerne la ligne du Monte Cenere, l'ajournement n'a pas une signification absolue et n'exclut nullement la possibilité d'une mise en œuvre relativement prochaine de cette voie ferrée. Si l'on réussit à réaliser dans ce but des capitaux suffisants pour sa construction, soit par la compagnie du Gothard (sans toucher aux fonds destinés à la ligne primitive), soit par l'intermédiaire d'une autre entreprise, cette ligne sera indubitablement commencée assez à temps pour pouvoir être également ouverte, sinon lors de la mise en exploitation du grand tunnel, du moins fort peu de temps après. Il s'agit donc simplement de savoir si les contrées qui sont spécialement intéressées à la ligne du Monte Cenere, c'est-à-dire le Canton du Tessin et les provinces de Come et de Milan, ne veulent pas tenter des efforts dans ce sens. Cette ligne n'exigeant guère un capital de construction supérieur à 15 millions, l'allocation d'une subvention spéciale, telle qu'elle serait nécessaire pour la constitution d'une entreprise viable, n'imposerait pas des sacrifices exorbitants, et en tout cas il se présente là au Canton du Tessin, qui a été si ménagé dans la répartition des subsides supplémentaires pour le Gothard, un champ d'activité dont la culture serait assurément plus fructueuse que de se borner à formuler des plaintes contre le protocole de Lucerne.

Si l'on s'enquiert des conséquences financières qu'entraîne l'abandon provisoire des lignes accessoires, elles se manifestent tout d'abord dans le nouveau devis pour le « réseau réduit » (Immensee-Pino), qui, pendant les conférences de Lucerne, avait été dressé par la Direction des travaux du Gothard, à l'aide des données techniques élaborées par les experts suisses. Ce devis calculait les frais

de construction dans le sens restreint, y compris la surveillance des travaux et le matériel d'exploitation, à 208  $\frac{1}{2}$  millions, plus les intérêts pendant la construction (avec les frais de change, etc.), à fr. 26,900,000, soit ensemble fr. 235,400,000, comparativement aux 261 millions constatés par les experts pour le réseau non restreint, donc une économie de près de 25 millions. Or, les ingénieurs des délégations italienne et allemande à la conférence crurent pouvoir effectuer encore d'autres défalcatons importantes :

1° Les chiffres portés pour la première acquisition du matériel d'exploitation et pour la réserve destinée aux achats futurs sous la même rubrique (ensemble 6  $\frac{1}{2}$  millions de francs) leur paraissaient trop élevés, et ils estimaient qu'une somme de 5 millions suffirait amplement.

2° Ils contestaient le chiffre de fr. 26,900,000 pour les intérêts pendant la construction, et, notamment avec la perspective que dorénavant les actions ne recevraient pendant la période de la construction que 3 % d'intérêt, au lieu de 6, ils pensaient pouvoir admettre une somme ronde de fr. 20,000,000 pour le chapitre entier.

La délégation suisse n'avait aucune objection particulière à formuler contre la défalcation sous chiffre 1 ; par contre, la réduction des intérêts pendant la construction, du moins dans la proportion proposée, lui semblait très-hasardée. Toutefois, elle resta en minorité avec ses scrupules et dut s'accommoder de cette situation, d'autant plus qu'à défaut toute la négociation menaçait d'échouer ; enfin, elle crut aussi pouvoir le faire, parce qu'elle ne renonçait pas à l'espoir que, plus tard, lors du dernier coup de lime au projet, on réussirait à réaliser des économies de nature à contrebalancer l'erreur commise sous ce rapport. Nous aurons plus loin l'occasion de discuter encore spécialement et en détail les conditions y relatives, et l'on verra à cette occasion combien les craintes manifestées par la délégation suisse et heureusement insérées dans les procès-verbaux, étaient justifiées.

A l'aide de ces deux défalcatons (fr. 1,500,000 + fr. 6,900,000 = fr. 8,400,000), le budget total de 235,4 millions, ainsi que l'avait fixé en dernier lieu la Direction des travaux du Gothard, fut réduit à 228 millions, ou, après déduction de 1 million, budgeté comme rendement net, jusqu'à l'ouverture du tunnel, des lignes tessinoises de plaine, à 227 millions, et c'est en se basant sur ce chiffre que la reconstruction a été discutée. Le système de calcul appliqué en l'espèce était le suivant :

Les ressources actuelles de la compagnie du Gothard se décomposent comme suit :

Subventions des Etats . . . . .	fr. 85,000,000
Capital-actions . . . . .	> 34,000,000 <sup>1)</sup>
Capital-obligations . . . . .	> 68,000,000 <sup>2)</sup>
	<hr/>
	fr. 187,000,000
donc déficit	> 40,000,000
	<hr/>
Somme égale au besoin total de . . . . .	fr. 227,000,000

Ce calcul repose en première ligne sur l'hypothèse que les actionnaires consentiront à verser les fr. 200 par action qui ne sont pas encore rentrés et que le consortium financier reprendra la dernière série d'obligations aux conditions de la convention antérieure. De ces deux suppositions, l'une peut maintenant être considérée comme étant remplie ; en effet, la compagnie du Gothard a réussi à vaincre les difficultés que le consortium avait élevées au début et à conclure une convention additionnelle qui présente toute garantie que, si l'entreprise parvient à se reconstruire, les 20 millions en question lui seront prêtés, sans aggravation des conditions. La seconde question, savoir si les actionnaires seront disposés à verser leur solde, ou s'ils ne préféreront pas, sinon tous, du moins un grand nombre d'entre eux, en refuser le paiement et abandonner simplement leurs versements antérieurs, n'est pas encore résolue à l'heure qu'il est. Cet appel de fonds ne pouvant naturellement guère avoir lieu avant la solution des questions de reconstitution proprement dites, il y a là un élément d'incertitude, qui ne pourra être écarté que lorsque la compagnie aura à présenter au Conseil fédéral sa nouvelle justification financière (voyez plus bas).

Quant à la couverture du déficit susindiqué de 40 millions de francs, on tomba d'accord, après des délibérations passablement laborieuses, au sujet desquelles nous devons nous référer au protocole, que la compagnie aurait de son côté à se procurer encore 12 millions — exigence qui, vu sa situation actuelle, ne saurait être taxée de très-facile — et que le surplus de 28 millions de francs serait parfait au moyen d'une subvention supplémentaire des trois Etats : Suisse, Italie et Allemagne. La proposition de la Suisse que, pour la nouvelle subvention, on observe la même échelle de répartition que pour la première subvention de 85 millions (Italie 45, Allemagne 20, Suisse 20), a rencontré une résistance insurmontable, surtout de la part de l'Italie, qui persistait dans la répartition stricte par tiers ; il a fallu, en définitive, apprécier comme condescendance notable que l'Italie et l'Allemagne

<sup>1)</sup> Dont il reste encore à verser 40 % = fr. 13,600,000.

<sup>2)</sup> Dont la IV<sup>e</sup> série (fr. 20,000,000) n'a pas encore été reprise par le consortium financier.

se soient chargées chacune de 10 millions et aient réduit à 8 millions la quote-part de la Suisse.

C'est ainsi que, le 12 juin 1877, a enfin été signé le protocole final de Lucerne qui, depuis, a été transformé presque sans modification en la convention internationale, signée le 12 mars 1878, à Berne, par les représentants des trois Etats, et que nous soumettons aujourd'hui à votre ratification. Abstraction faite de la question financière que nous venons de traiter et sur laquelle nous reviendrons plus tard, en tant qu'elle concerne le subside suisse, nous nous bornons à donner, en abrégé, les extraits suivants de cette convention :

1° L'art. 2 contient les dispositions qui, sous le rapport technique, dérogent à la convention de 1869 et que la Commission d'expertise suisse avait admises : Elévation de la rampe maximum de 25 à 26‰, soit de 26 à 27‰, sur certaines sections du chemin de fer de montagne; diminution du minimum admissible pour les rayons, de 300 à 280 mètres, dans le cas seulement où l'on réaliserait par ce moyen d'importantes économies; enfin, extension considérable de l'autorisation de construire des lignes à une seule voie.

Ces dispositions, ainsi que nous l'avons déjà dit, étant exactement conformes aux propositions des experts suisses et n'ayant été aucunement contestées par les ingénieurs allemands et italiens, nous ne croyons pas devoir nous étendre davantage à cet égard.

2° L'art. 3 fixe le délai dans lequel on compte sur l'achèvement du grand tunnel à fin septembre 1881 et prescrit en outre que les travaux sur les lignes d'accès Immensee-Göschenen et Airolo-Biasca, de même que sur le tronçon Cadenazzo-Pino, doivent être entrepris assez à temps pour que ces lignes puissent être ouvertes à l'exploitation simultanément avec le grand tunnel.

Le même art. 3 contient encore l'ajournement momentané des trois lignes accessoires, avec la réserve que, lorsque la ligne primitive sera ouverte, la compagnie du Gothard sera tenue de construire ces embranchements aussitôt que sa situation financière le lui permettra. Le Conseil fédéral déterminera l'époque à laquelle ce sera le cas et prescrira l'ordre dans lequel les lignes en question devront être mises en œuvre.\*)

\*) Le fait que, par suite du retard extraordinaire que subit la question de reconstruction et de la perte indubitable de l'année 1878 comme année de construction, le terme d'achèvement des lignes d'accès se reportera à l'année 1882 (voyez plus bas) ne saurait constituer un obstacle à la ratification de la convention. Chacun conviendra que le retard est dû à un cas de force majeure, et qu'on ne peut le mettre spécialement à la charge de personne.

Ensuite de ce que nous venons de dire sur ce point, nous n'avons pas d'autres observations à ajouter.

3° Dans l'art. 4, l'alinéa 2 a reçu une rédaction quelque peu modifiée, qui permet à l'Italie de conduire la voie ferrée à partir de Pino par un autre tracé que celui longeant le lac Majeur, mais toujours de façon à ce que la ville de Milan n'ait pas à craindre que les intérêts seuls de Gènes soient sauvegardés au détriment de ceux de la Lombardie. — L'Allemagne et la Suisse n'ont pas d'objection à formuler contre cette modification désirée par l'Italie.

4° Dans l'art. 9 il a été apporté, à la demande de l'Italie, la modification, assez insignifiante vu l'état des choses, que la réduction des taxes aurait lieu non seulement lorsque les dividendes afférents aux actions excéderont le 9<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, mais déjà lorsqu'ils porteront plus de 8<sup>o</sup>/<sub>o</sub>.

5° A l'art. 11 il a été intercalé un nouvel alinéa 2, lequel attribue au Conseil fédéral suisse un certain droit de surveillance sur l'application des *capitaux* par la compagnie et sur l'observation des devis. Suivant le traité de 1869, le Conseil fédéral avait simplement un droit de surveillance sur le côté *technique* de l'entreprise, tandis que l'administration des capitaux de la compagnie, de même que celle de toute autre société de chemin de fer suisse, était une question d'intérieur, sur laquelle le Conseil fédéral n'avait ni le droit ni l'obligation d'exercer aucune influence spéciale et directe. Mais, en égard à la situation actuelle, l'Allemagne, aussi bien que l'Italie, a attaché une importance absolue à ce que le Conseil fédéral se chargeât d'une façon quelconque d'exercer un contrôle financier, afin que le retour de ces gros excédants sur les devis ne soit plus à craindre. Cette prétention se manifesta d'abord sous une forme contre laquelle le Conseil fédéral avait de fortes préventions; en définitive, on parvint à se mettre d'accord sur la formule que nous avons proposée et qui consiste simplement en ce que la société est tenue de présenter au Conseil fédéral, toutes les fois qu'il le jugera nécessaire, et en tout cas tous les trois mois, des justifications sur l'application de ses ressources comparées aux devis. Le Conseil fédéral, en ce qui le concerne, n'a absolument aucune objection à présenter à ce sujet, et la compagnie ne s'en offensera pas non plus.

6° L'art. II contient seulement une légère modification relative au paiement des subsides. Tandis que, en vertu du traité de 1869, un tiers de la subvention devait être versé en neuf annuités *égales* et que les deux autres tiers étaient calculés d'après les dépenses consacrées pendant l'exercice précédent aux travaux du tunnel, la *nouvelle* subvention, de même que le solde du tiers sus-

mentionné de la *première* subvention, devra dorénavant être payée *en plein* par annuités, dont la quote-part sera déterminée chaque année par le Conseil fédéral suisse, sur la base des dépenses effectuées par la compagnie durant le dernier exercice.

Cette modification résulte d'un vœu du Gouvernement italien, auquel l'Allemagne et la Suisse ont pu se joindre sans autre.

Nous croyons pouvoir admettre que les dispositions précitées de la nouvelle convention — abstraction faite de la subvention supplémentaire, sur laquelle nous allons immédiatement entrer en matière — ne rencontreront aucun scrupule de votre part; en conséquence, nous *proposons que la ratification, qui a été réservée, soit accordée à la convention supplémentaire du 12 mars 1878, laquelle est basée sur le protocole de Lucerne.*

## II.

Si, de ces arrangements internationaux, nous passons à la question au point de vue suisse, il n'est point besoin de faire ressortir spécialement que, dès le premier instant, le Conseil fédéral avait compris les difficultés que l'allocation d'une subvention supplémentaire de 8 millions de francs rencontrerait de la part des intéressés au Gothard. Chacun sait combien il a fallu de peine pour réunir, au début de l'entreprise, la subvention de 20 millions; et maintenant les mêmes Cantons et compagnies devraient, aux sacrifices faits alors, en joindre un nouveau, très-considérable!

Si encore les conditions étaient les mêmes qu'avant 1870; mais, depuis, le Central suisse et le Nord-Est, sociétés par actions possédant alors des ressources, ou du moins un crédit, en apparence presque inépuisables, sont eux-mêmes, grâce aux circonstances que l'on connaît, tombés dans un grand embarras. Précisément à l'époque où la conférence de Lucerne était encore réunie, le Nord-Est traversait une crise des plus aiguës, et il était fort douteux s'il réussirait à sauver sa propre existence. Le Central se trouvait mieux placé, mais pour lui aussi des temps difficiles étaient survenus, et ce n'est qu'au moyen d'une stricte économie dans tous les domaines que l'on put éviter une catastrophe. Ces deux compagnies avaient assumé un fort tiers de la subvention primitive; que leur serait-il *possible*, vu leur situation actuelle, d'accepter de la nouvelle subvention? Les *Cantons* qui s'étaient intéressés à l'entreprise étaient, il est vrai, tous solvables, mais plusieurs d'entre eux se trouvaient cependant dans des conditions financières sensiblement moins favorables et étaient grevés d'impôts à un degré pour ainsi dire écrasant. D'autres avaient dû,

la première fois déjà, participer dans une proportion très-forte eu égard à leurs forces, et il fallait reconnaître que de nouvelles prestations très-considérables leur seraient impossibles. A ces considérations venait encore s'ajouter l'inconvénient que, par suite de l'abandon ou de l'ajournement de la ligne du Cenero, le Canton du Tessin et, par suite du retranchement des lignes Immensee-Lucerne et Arth-Zoug, les Cantons de Lucerne et de Zoug devaient se trouver lésés dans leurs intérêts les plus intimes, et que pour ce motif déjà on ne pourrait guère en espérer un concours quelque peu important à la subvention supplémentaire. Malgré toutes ces réflexions, découlant de la situation que nous venons d'exposer, le Conseil fédéral estimait qu'il serait vraiment impardonnable que, en déclinant la quote-part de subvention mise à la charge de la Suisse, il entraînant l'échec des négociations de Lucerne, et c'est pourquoi il a signé, de concert avec les représentants des deux Etats étrangers, le protocole final sur lequel on s'était mis d'accord, afin de se mettre immédiatement après en rapport avec les subventionnants suisses et de s'assurer s'il serait possible d'en obtenir l'adhésion nécessaire. Le 27 juillet, les délégations de tous les Cantons intéressés et des deux compagnies de chemins de fer se sont réunies à Berne, et, dans le cours de la conférence, on a pu remarquer de suite que si, en général, il régnait la meilleure volonté de sauver, par de nouveaux sacrifices, l'œuvre gravement compromise, il serait excessivement difficile, malgré cette bonne volonté, de réunir la somme nécessaire. Une difficulté particulière surgissait du fait que les Cantons de Berne et de Lucerne déclaraient leurs intérêts fortement lésés par l'abandon de la ligne Immensee-Lucerne; que, Lucerne cessant d'être tête de ligne du chemin de fer du Gothard, et celui-ci n'étant dès lors plus en communication directe avec la ligne Berne-Lucerne, le Canton de Berne surtout ne pouvait avoir aucune raison quelconque de s'intéresser désormais à cette entreprise, ou même de faire en sa faveur de nouveaux sacrifices considérables. Il s'agissait avant tout de chercher à lever cette difficulté, car, si Berne se détachait du groupe du Gothard, l'œuvre de la reconstruction devenait doublement difficile, sinon impossible. On parvint, en effet, à satisfaire aux intérêts de Berne et de Lucerne, en déterminant, avec l'assentiment du Central et du Nord-Est, que tous les trains du Gothard seraient introduits à partir d'Immensee (par les rails de la ligne Zurich-Lucerne) dans la gare de Lucerne, ainsi que ceux marchant en sens inverse, et que les taxes seraient calculées comme si l'on pouvait utiliser la voie directe Lucerne-Immensee via Meggen. Moyennant ces concessions et quelques autres, qui concernaient spécialement les conditions de concurrence entre les chemins de fer du Central suisse et du Jura-Berne-Lucerne, le Canton de Berne et, jus-

qu'à un certain point aussi, celui de Lucerne se déclarèrent satisfaits, et du moins le premier était maintenant disposé à participer à l'œuvre de la reconstruction. Ces points étant réglés, on put s'occuper de la tâche que la conférence du 27 juillet avait entreprise et qu'elle avait résolue provisoirement en décidant qu'une Commission devait tenter d'établir un système de répartition. Les 15 et 16 octobre, cette Commission se réunit et, à la suite de délibérations longues et laborieuses, elle arrêta le tableau de répartition suivant :

	Nouvelle subvention.	Total de l'ancienne et de la nouvelle subvention.
	Fr.	Fr.
Canton de Zurich . . . . .	1,200,000	2,700,000
» de Berne . . . . .	1,000,000	2,100,000
» de Lucerne . . . . .	500,000	2,650,000
» d'Uri . . . . .	300,000	1,300,000
» de Schwyz . . . . .	300,000	1,300,000
» d'Unterwalden (les deux) .	50,000	110,000
» de Zoug . . . . .	150,000	400,000
» de Soleure . . . . .	150,000	450,000
» de Bâle-Ville . . . . .	800,000	2,000,000
» de Bâle-Campagne . . . . .	200,000	350,000
» Schaffhouse . . . . .	150,000	300,000
» d'Argovie . . . . .	1,000,000	2,020,000
» de Thurgovie . . . . .	200,000	300,000
» du Tessin . . . . .	500,000	3,500,000
Compagnies du Nord-Est et du Central (ensemble) . . . . .	1,500,000	8,520,000
Total	8,000,000	28,000,000

Les représentants des 4 Cantons (Zurich, Berne, Bâle-Ville et Argovie) dont le tableau réclamait les sacrifices les plus considérables, les ayant acceptés sans autre, il ne paraissait du moins pas *impossible* d'atteindre le but sur cette base. Il est vrai que, dans le sein de la Commission déjà, on avait émis le doute que le même empressement et, ajouterons-nous, les mêmes ressources (*Leistungsfähigkeit*) se rencontrassent auprès des autres intéressés, et c'est pourquoi on avait exprimé à plusieurs reprises l'opinion qu'il ne serait guère possible d'arriver à une solution si, outre les anciens subventionnants, la *Confédération* ne consentait pas à prêter son concours financier, en allégeant de cette façon la lourde charge incombant aux Cantons, ainsi que cela a eu lieu depuis 1848 pour bon nombre d'autres entreprises importantes, à la réalisation des-



quelles les forces des Cantons et des contrées les plus intéressées n'eussent pas suffi. Toutefois, certaines délégations s'opposèrent d'une manière absolue à une participation de la Confédération, et la majorité repoussa cette idée, pour le moment du moins et dans la pensée qu'il ne devait pas être entré en matière sur cette question, aussi longtemps que l'impossibilité de parvenir au but au moyen du système appliqué jusqu'ici n'aurait pas été prouvée jusqu'à la dernière évidence. Malheureusement, le moment auquel cette preuve pouvait être considérée comme étant fournie ne devait pas se faire attendre fort longtemps. En effet, lorsque, le 5 janvier 1878, les délégations des subventionnants se réunirent à Berne en une deuxième conférence, en vue de donner connaissance de leurs instructions au sujet de la quote-part attribuée à chacun par le tableau de répartition ci-haut, il se produisit des résultats désespérants, et personne ne pouvait plus se faire illusion sur le fait que la situation réelle se résumait dans le dilemme: *ou bien* la Confédération doit se charger d'une partie du fardeau, *ou alors* il faut considérer comme ayant échoué la tentative faite dans les conférences de Lucerne pour sauver l'entreprise, *la Suisse* n'étant pas en mesure de réunir la subvention supplémentaire de 8 millions mise à sa charge. En ce qui concerne les détails, nous pouvons nous référer au procès-verbal circonstancié, qui a été rédigé au sujet des délibérations du 5 janvier 1878 et qui a été imprimé; enfin, la grande majorité, en présence de l'état de choses qui vient d'être résumé, et guidée par le désir de ne pas laisser sombrer l'entreprise du Gothard, prit la résolution: qu'un nouveau tableau de répartition, prévoyant à la décharge des Cantons une participation modérée de la Confédération, devait être dressé. La Commission à laquelle fut confiée cette mission se réunit le 17 janvier, et le nouveau tableau ci-après est sorti de ses délibérations:

	Fr.
Zurich . . . . .	800,000
Berne . . . . .	600,000
Lucerne . . . . .	200,000
Uri . . . . .	100,000
Schwyz . . . . .	100,000
Unterwalden-le-Bas . . . . .	15,000
Unterwalden-le-Haut . . . . .	10,000
Zoug . . . . .	50,000
Soleure . . . . .	50,000
Bâle-Ville . . . . .	600,000
Bâle-Campagne . . . . .	100,000

A reporter 2,625,000

	Fr.
	Report 2,625,000
Schaffhouse . . . . .	50,000
Argovie . . . . .	500,000
Thurgovie . . . . .	40,000
Tessin . . . . .	100,000
Nord-Est et Central, ensemble .	1,500,000
	<hr/> 4,815,000

Le déficit qu'accusait ce tableau et que, dans l'idée de la Commission, la Confédération devait couvrir, comportait fr. 3,185,000; le Conseil fédéral avait d'abord à se poser la question de savoir si, en ce qui le concerne, il voulait se déclarer disposé à se prêter à une subvention fédérale de cette importance et à la recommander conséquemment aux autorités supérieures. Après mûr examen de toutes les conditions, il crut devoir se prononcer pour l'affirmative, et, par lettre circulaire du 19 janvier, il donna connaissance aux subventionnants du résultat des délibérations de la Commission, en exposant soit la manière de voir de la Commission, soit le point de vue auquel il s'était placé lui-même, et en précisant en outre les réserves et conditions auxquelles, de son côté, il estimait devoir subordonner un subside fédéral. Nous prenons la liberté de reproduire textuellement ici le passage y relatif contenu dans la susdite lettre circulaire :

« Avant tout, il a paru à la Commission absolument indispensable qu'aucun des anciens subventionnants ne fût *entièrement* laissé de côté, et cela principalement par le motif que l'exemption d'un seul d'entre eux aurait pour résultat de provoquer immédiatement des réclamations de la part des autres, et qu'il est du reste conforme à l'idée tout entière de la subvention supplémentaire, qui est une mesure pour *sauver* l'entreprise menacée, que *tous* ceux qui y sont intéressés participent à cette subvention. Toutefois, on a cru devoir, à cette occasion, prendre en due considération les circonstances particulières dans lesquelles se trouvent en première ligne le Tessin et Zoug, et aussi jusqu'à un certain point Lucerne, par suite de l'ajournement de certaines parties du programme primitif du Gothard, et l'on a réduit à des sommes très-modérées le chiffre de la quote-part de subvention à payer par eux. En ce qui concerne les Cantons d'Uri et de Schwyz, dont le premier surtout et et en partie aussi le second, eu égard au chiffre très-fort de la subvention primitive, avaient cru devoir repousser toute subvention supplémentaire, la Commission a estimé qu'il ne pouvait pas être question de les libérer entièrement, non seulement par les motifs généraux énoncés plus haut, mais encore et surtout en consi-

dération de l'intérêt direct très-grand que précisément ces deux Cantons ont à ce que l'entreprise du Gothard, qui leur promet des voies ferrées qu'ils n'auraient probablement jamais obtenues sans cela, ne soit pas empêchée dans son exécution. En revanche, on a cherché ici aussi à tenir autant que possible compte des circonstances, en réduisant à fr. 100,000 la quote-part de chacun de ces deux Cantons, somme qu'ils pourront fournir sans rencontrer des difficultés insurmontables. Le chiffre de la quote-part des autres Cantons n'a guère besoin d'être motivé spécialement: on a, en le fixant, eu égard à toutes les circonstances et à toutes les difficultés qui avaient été signalées de divers côtés dans les délibérations précédentes de la conférence.

« Quant à la participation des compagnies du Central et du Nord-Est, nous devons faire observer que la Commission, malgré la situation financière bien connue de ces sociétés, n'a pas cru devoir se départir du chiffre de subvention de 1 1/2 million, fixé précédemment alors qu'il n'était pas question d'un subside fédéral. Il serait superflu de perdre du temps à démontrer dans quelle mesure considérable ces compagnies sont intéressées à ce que le chemin de fer du Gothard, en prévision duquel elles ont déjà construit des lignes d'accès importantes et coûteuses, soit réellement mené à bonne fin, combien leur développement futur en sera influencé, et combien elles doivent espérer que la voie ferrée du Gothard, une fois construite, constituera un élément de nouvelle vie pour leurs lignes. Dans la conviction intime de la Commission, il est indispensable, surtout si l'on veut que la Confédération coopère aussi à l'œuvre de sauvetage, que ces deux compagnies y participent pour des sommes importantes, et l'on doit éviter jusqu'à l'apparence que le subside fédéral serve à dégrever ces sociétés.

« D'après le tableau de répartition ci-dessus, les Cantons et les compagnies auraient donc à fournir une somme de fr. 4,825,000, et le subside à demander à la Confédération se monterait au chiffre de fr. 3,185,000. Bien que cette somme dépasse quelque peu la limite que le Conseil fédéral s'était posée dans l'origine, il veut cependant prendre sur lui de présenter à l'Assemblée fédérale une proposition dans ce sens, à certaines conditions qui vont être énumérées. Toutefois, il se voit dans l'obligation d'ajouter qu'il doit subordonner la présentation de ce projet, d'une manière positive, à la supposition que le nouveau tableau de répartition ne sera plus soumis à aucune modification, à aucun retranchement. Ce tableau représente, dans l'opinion du Conseil fédéral, qui du reste est partagée par la Commission, la dernière et décisive tentative de voir la Suisse s'acquitter de la tâche qui lui a été imposée par le protocole de Lucerne. De nouveaux marchandages n'amèneraient que

de nouveaux retards, et, comme le moment est venu de prendre une décision définitive, toutes les autorités et compagnies nommées dans le tableau de répartition auront à se poser la question de savoir si elles acceptent la somme qui leur est imposée ou si, par leur refus, elles veulent faire échouer toute l'affaire. Nous n'avons pas besoin d'attirer spécialement leur attention sur l'immense responsabilité qui pèserait sur ceux qui se résoudraient à prendre une attitude négative.

« Dans cet état de choses, la Commission a estimé que la convocation d'une nouvelle conférence plénière serait sans but, et le Conseil fédéral se joint à cette manière de voir, tout en se déclarant du reste prêt, dans le cas où plusieurs des intéressés désireraient néanmoins que la conférence se réunisse encore une fois, à prendre ce vœu en considération. Mais, si aucune demande ne lui parvient dans ce sens, il y a lieu d'en rester à la répartition élaborée par la Commission, et nous invitons tous les intéressés à provoquer, en évitant autant que possible tout retard, une déclaration définitive des autorités compétentes d'après leur Constitution ou leurs statuts, au sujet de l'acceptation de la quote-part de subvention qui leur est attribuée, et à nous donner communication du résultat.

« Il ne nous reste plus qu'à énumérer les réserves et conditions dont nous avons déjà parlé et que nous serions en tout cas appelés à formuler si la subvention fédérale est accordée. Ce sont les suivantes :

- 1° La compagnie du Gothard fournira, au moyen d'une justification financière complète et à laquelle on puisse avoir confiance sous tous les rapports, la preuve certaine qu'elle possède, y compris les 28 millions de nouvelle subvention, les ressources nécessaires pour exécuter le programme de la conférence de Lucerne, d'après les devis qui lui ont servi de base.
- 2° Les quote-parts de subvention attendues de l'Allemagne et de l'Italie devront être officiellement promises, et les subventions supplémentaires décrétées par les Cantons et compagnies suisses, au montant de huit millions de francs moins le subside fédéral à accorder, devront être annoncées et garanties d'une manière absolument ferme et dans une forme approuvée par le Conseil fédéral.
- 3° La compagnie du Gothard déclarera, d'une manière obligatoire pour elle, qu'elle reconnaît aussi comme taxes maxima pour le service direct entre la Suisse et l'Italie, les taxes maxima fixées par l'art. 8 du traité international de 1869

pour le service de transit entre l'Allemagne et l'Italie, et qu'elle renonce par conséquent aux taxes plus élevées qu'elle aurait été en droit de percevoir en vertu de quelques-unes des concessions cantonales. »

En ce qui concerne la condition relatée sous chiffre 3, le Conseil fédéral ne s'est nullement dissimulé que le sacrifice imposé à la compagnie du Gothard n'est pas sans importance; mais, d'autre part, il lui paraissait indispensable que, les ressources du pays étant mises à contribution en faveur de l'entreprise, le trafic suisse soit affranchi de l'inégalité choquante dans laquelle, à teneur du traité de 1869, il se trouverait placé vis-à-vis du trafic allemand-italien, inégalité que, non sans raison, on avait déjà fait ressortir en 1870 lors des délibérations de l'Assemblée fédérale. Aussi la compagnie du Gothard, par l'organe de son Conseil d'administration, a-t-elle donné au Conseil fédéral une déclaration dans ce sens, sous réserve, il est vrai, de la ratification par l'assemblée générale des actionnaires, dont, toutefois, il n'y a pas lieu de douter.

Si nous nous demandons dans quel sens les subventionnants se sont exprimés au sujet des subsides qui leur sont réclamés par le nouveau tableau de répartition, nous avons à exposer ce qui suit:

Jusqu'au moment où le présent message a dû nécessairement être rédigé, afin que cet objet puisse être soumis à l'Assemblée fédérale dans sa session d'été, les matériaux destinés à nous renseigner sur les résolutions des subventionnants étaient malheureusement encore fort incomplets.

En effet, nous ne possédions que les déclarations *définitives* suivantes dans le sens de l'*affirmative*:

Bâle-Ville . . . . .	fr.	600,000
Bâle-Campagne . . . . .	»	100,000
Schaffhouse . . . . .	»	50,000
Soleure . . . . .	»	50,000
Argovie . . . . .	»	500,000
Thurgovie . . . . .	»	40,000
Unterwalden-le-Haut . . . . .	»	10,000
Nord-Est et Central Suisse ensemble	»	1,500,000 *)

\*) Les deux compagnies ajoutent la condition ci-après à leurs résolutions: « que, pour le cas où la Confédération suisse ferait, pour le « 1<sup>er</sup> mai 1888, usage de son droit de rachat, les dispositions de l'arrêté « fédéral du 22 juillet 1870, concernant la subvention que le Nord-Est et « le Central auront payée pour le chemin de fer par le St-Gothard par « rapport au prix de rachat à bonifier à ces compagnies, seront également « applicables à la subvention supplémentaire ».

tandis que Unterwalden-le-Bas (fr. 15,000) s'est prononcé pour la *négative*. Sans que nous ayons reçu jusqu'ici une notification officielle, nous savons que Uri, Zoug, et en dernier lieu aussi Zurich, ont également décidé de refuser leurs quote-parts.

Schwyz, Lucerne et Tessin ont *ajourné* leurs résolutions jusqu'à nouvel ordre. Quant au Canton de *Berne*, nous pouvons ajouter que le Grand Conseil sortant de charge a adopté, dans sa dernière session, une motion dont les *considérants* sont absolument favorables, tandis que le dispositif attribue la décision à prendre au futur Grand Conseil, lequel a été élu depuis.

Si nous examinons l'ensemble de la situation, telle qu'elle résulte de cet exposé, nous ne pouvons guère nous faire illusion quant au fait que la possibilité d'atteindre le but sur la base fixée par la conférence du 5 janvier 1878 n'est pas entièrement exclue, mais que les probabilités d'une issue favorable sont devenues excessivement minimes. Eu égard à la faible somme de leurs quote-parts, il eût été facile de se consoler de la décision négative de Zoug, Uri et Unterwalden-le-Bas; mais ce qui s'est passé à Zurich revêt une tout autre importance; en effet, tandis que le Grand Conseil de ce Canton, après une discussion approfondie de plusieurs jours, décidait à une forte majorité de se charger de la part de subvention de fr. 800,000, le peuple, à une majorité peu considérable, il est vrai, refusa le 19 mai sa participation. Or, ce vote, non seulement a creusé une large brèche dans le montant total à réunir par les premiers intéressés, mais la combinaison en entier doit être considérée comme caduque, si du moins la votation du 19 mai constitue le dernier mot du peuple zuricois. Car, on ne saurait mettre en doute que, si Zurich, qui est plus intéressé que quelque autre partie de la Suisse que ce soit à l'établissement d'une communication par rails avec l'Italie, ne veut pas participer à l'aide des ressources cantonales à une subvention supplémentaire, aucun autre Canton

---

L'arrêté fédéral auquel il est fait allusion se trouve dans le tome VI, page 357, du Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses et les motifs à l'appui dans le message du Conseil fédéral concernant cet objet (Feuille féd. de 1870, II. 925). Il va de soi que sous ce rapport les conditions afférentes à la subvention principale feront règle aussi pour la subvention supplémentaire; d'ailleurs, la chose n'a guère de valeur pratique, attendu que nul ne pensera à acquérir pour la Confédération, en 1888, les chemins de fer du Nord-Est et du Central, *d'après le mode de procéder prescrit par la concession en cas de rachat*. C'est pourquoi nous estimons que la condition susmentionnée peut être admise sans autre comme naturelle et inoffensive, et que rien ne s'oppose à ce que le Conseil fédéral donne aux deux compagnies dont il s'agit une déclaration dans ce sens, sans qu'il soit nécessaire de faire intervenir un nouvel arrêté fédéral.

ne le fera, et équitablement on ne pourrait l'exiger de la part d'aucun autre Canton. En conséquence, ceux qui ne se sont pas encore prononcés suivront indubitablement l'exemple de Zurich, et ceux qui ont déjà promis leur quote-part déclareront non sans raison que cette promesse était expressément ou tacitement liée à la présomption que la combinaison réussirait, au moins dans ses points essentiels. Dès lors la chaîne se défait complètement si un des anneaux — Zurich — s'en détache, et l'unique espoir qui resterait d'atteindre le but sur la base actuelle se résumerait dans l'attente que la votation du 19 mai ne signifie pas le dernier mot du Canton de Zurich et qu'il serait possible d'obtenir un résultat plus propice si la question est à nouveau soumise au peuple. Il paraît hors de doute que cette « nouvelle prise en considération » est permise par la Constitution, et l'on peut admettre aussi que, étant données les vives sympathies qu'il a manifestées en faveur de l'affaire, le Grand Conseil se déciderait à tenter l'essai une seconde fois. Toutefois, le résultat répondrait-il à l'attente, c'est là une question à laquelle, vu les chances hypothétiques que présentent, comme on le sait par expérience, toutes les votations populaires, personne n'est à même de répondre avec quelque apparence de certitude. Ce qui est positif, c'est que les délais légaux en vigueur dans le Canton de Zurich pour l'exercice du referendum obligerait de choisir pour la deuxième votation une époque qui — les premières démarches préliminaires n'ayant pas été faites pendant le dernier tiers du mois de juin — tomberait sur la fin d'août. Mais, comme les Cantons encore en retard ne procéderaient assurément pas dans l'intervalle et jusqu'à ce que l'issue de la nouvelle votation de Zurich soit connue, il est évident que l'Assemblée fédérale, lorsqu'elle se réunira à nouveau le 29 juillet, se trouverait en présence d'une situation exactement aussi incomplète et incertaine que celle qui existe actuellement; dès lors, elle ne pourrait prendre qu'une résolution *éventuelle* pour le cas où les Cantons promettaient après coup leurs quote-parts; mais si à Zurich le résultat était défavorable, ou si même y étant favorable, l'un des autres Cantons (Berne, Lucerne, Schwyz ou Tessin) refusait sa participation, l'arrêté fédéral perdrait toute raison d'être, et même les Chambres fédérales se seraient-elles montrées disposées à voter un subside partiel de la part de la Confédération et leur proposition eût-elle franchi heureusement l'écueil du referendum, la Suisse se verrait placée dans la singulière position ou de devoir décliner son adhésion définitive au protocole de Lucerne, grâce au refus d'un ou de plusieurs Cantons, ou alors — en 1879! — de recommencer en entier cette pénible besogne. Vu cette situation particulièrement compliquée, vu aussi l'impérieuse nécessité de parvenir enfin à une solution après les retards infinis

que cette affaire a déjà subis, le Conseil fédéral estime que ce serait pour ainsi dire peine perdue que de prendre encore pour point de départ la combinaison du 5 janvier 1878, et qu'il est plus conforme à l'état réel des choses de la déclarer dès aujourd'hui comme ayant échoué, du moins en ce qui concerne le concours des *Cantons*. Quant à la participation du Nord-Est et du Central, on peut parfaitement envisager comme ferme et exécutoire leur promesse — donnée sans réserve — de se charger de leurs quote-parts de subvention, à la condition, bien entendu, que la Confédération se décide à assumer, à la décharge des Cantons, le solde entier de la subvention supplémentaire. Les motifs de nature à déterminer les Cantons à faire dépendre leur participation de celle des autres Cantons n'existent évidemment pas pour les compagnies de chemins de fer, et il doit leur être parfaitement indifférent que la part de subvention à parfaire par l'*Etat* soit puisée dans les ressources cantonales ou fédérales. Nous recommanderions donc de déclarer sans hésitation les susdites compagnies garantes de leurs promesses, si du moins on n'abandonne pas complètement la convention de Lucerne.

Si l'on résume la situation qui résulte de l'exposé qui précède, on se trouve en réalité en face de l'unique alternative :

ou déclarer que, vu le défaut d'empressement de la part des Cantons les plus intéressés et vu les longueurs interminables et probablement infructueuses qu'entraînerait nécessairement la poursuite ultérieure de la combinaison projetée, la Suisse se retire de la convention de Lucerne, n'étant pas en mesure de se charger de la subvention supplémentaire de fr. 8,000,000 qui lui a été imposée ;

ou alors, tout en rendant les deux compagnies de chemins de fer garantes de leurs quote-parts au montant de fr. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> million, promettre de parfaire le solde entier de six millions et cinq cent mille francs au moyen des ressources fédérales.

Le Conseil fédéral ne peut s'empêcher de déclarer qu'il ne renonce que bien à regret à la base déterminée dans le tableau de répartition du 5 janvier, base qui eût absolument répondu à la proportion naturelle, attendu que les Cantons intéressés devaient en première ligne contribuer à l'œuvre pour une part raisonnable, tandis que la Confédération n'accordait qu'un subside limité ; mais, du moment qu'il faut se convaincre que cette combinaison est inexécutable et que la situation entière converge vers l'alternative que nous venons d'esquisser, le Conseil fédéral, fidèle à l'opinion qu'il a défendue jusqu'ici, ne peut que recommander l'adoption de la deuxième partie de cette alternative. Bien que la somme à payer dans ce cas par la Confédération soit très considérable, elle ne saurait cependant guère être taxée d'exorbitante, et l'on s'y décidera



d'autant mieux que l'opposition qui s'est élevée avec une très-grande vivacité, surtout à l'Est et à l'Ouest de notre pays, porte beaucoup plus sur le *principe* que sur les chiffres et que la question de savoir si la subvention fédérale doit comporter fr. 3 1/2 ou 6 1/2 millions ne joue probablement qu'un rôle secondaire dans ces manifestations. Il y a lieu, en tout cas, de remarquer que le principe suivant lequel les Cantons intéressés devaient d'abord entrer en action, et ensuite seulement la Confédération en qualité de co-participant, n'est point lésé, même si la Confédération se charge à elle seule des 6 1/2 millions. En effet, si l'on comprend en un seul tout (ainsi que c'est le cas) la subvention primitive de 20 millions et la subvention supplémentaire de 8 millions, il en résulte précisément que 21 1/2 millions sont supportés par les Cantons intéressés et les deux compagnies de chemins de fer, et 6 1/2 millions par la Confédération. La contribution fédérale n'atteindrait conséquemment pas tout à fait un quart de la somme totale, et c'est là une proportion qui n'excède en aucune façon ce qui a été pratiqué lors de l'application antérieure de l'art. 23 de la Constitution fédérale.

### III.

L'exposé qui précède nous semble suffire pour faire la preuve que l'exécution du projet, tel qu'il résulte du protocole final de Lucerne, n'est pas possible de la part de la Suisse, si la Confédération n'intervient pas, en prenant à sa charge la partie la plus notable de la quote-part à la subvention supplémentaire, qui a été attribuée à notre pays par cette convention internationale. La question fondamentale en face de laquelle nous nous trouvons se résume donc comme suit :

La Confédération *peut-elle et doit-elle* concourir financièrement à la réalisation du projet, ou, en refusant son appui, doit-elle simplement constater que l'on n'a pas réussi à réunir la quote-part afférente aux subventionnants suisses et, en conséquence, abandonner à son sort le développement ultérieur de la question du Gothard ?

Du moment qu'il s'agit de répondre à cette question, qui n'est rien moins que facile, nous ferons observer d'abord, préalablement à toute autre explication, que, selon notre manière de voir, il ne peut exister aucun doute sur le fait que, si elle en reconnaît la nécessité ou l'utilité, la Confédération a la *compétence* d'accorder l'appui désiré. La teneur de l'art. 23 de la Constitution fédérale est tellement générale que l'on ne comprendrait pas pourquoi, *par des motifs de compétence*, la Confédération ne posséderait pas pour subventionner un chemin de fer, le même droit qu'elle a indu-

bitablement et dont elle a fait usage, de subventionner des corrections de rivières ou des routes. D'ailleurs, le principe que la construction des chemins de fer est chose privée — abstraction faite que ce principe n'est nullement garanti par la Constitution — n'est lésé en aucune façon par le fait que la Confédération prête secours à une entreprise de chemin de fer en lui accordant un subside; de son côté, la compagnie subventionnée reste, après comme avant, une simple société privée. Au reste, ainsi que cela ressort clairement de l'aperçu historique, la Confédération, dans l'espèce, n'aide pas, à vrai dire, directement une compagnie de chemin de fer, mais, en tenant compte de toutes les circonstances, elle *soulage* les Cantons auxquels incomberait l'assistance, d'une partie du fardeau trop lourd pour eux seuls. Nous ne saisissons absolument pas pourquoi la Confédération ne serait pas *compétente* à cet effet; il faudrait pour cela qu'il existât quelque part, sous une forme précise et incontestable, une *défense* formelle d'appliquer à des chemins de fer l'art. 23 de la Constitution fédérale, afin qu'il puisse être admis que cette application est exclue dès l'abord.

Nous ne nous arrêtons donc pas davantage à ce scrupule constitutionnel auquel, bien qu'il ait été formulé çà et là dans la presse, on ne saurait guère attribuer une signification sérieuse et nous abordons immédiatement la question de savoir si, *au point de vue politique et d'opportunité*, la subvention fédérale est admissible et recommandable. Il n'est guère possible de répondre à cette question, si l'on ne se représente pas la situation dans son ensemble, en cherchant à se rendre compte de ce qu'on *atteint* au moyen du subside fédéral, comparativement à *ce qui est mis en jeu*, si la subvention est refusée.

Sous ce rapport il faut, en première ligne, ne pas perdre de vue que la crise de l'entreprise du Gothard dure depuis passé deux ans et qu'une solution dans l'un ou l'autre sens ne saurait guère se faire attendre pendant quelque temps encore. Que le jugement porté sur l'entente intervenue à Lucerne soit plus ou moins favorable, ce qui est certain, c'est qu'elle constitue ce qui, actuellement, était seul possible, et que, si l'on ne parvient pas à résoudre la question sur *cette* base, de nouvelles tentatives d'atteindre le but par une autre voie non seulement auraient peu de chance de succès, mais, suivant les expériences faites, exigeraient un si long laps de temps, que dans l'intervalle les ressources de la compagnie ne suffiraient pas même à poursuivre le percement du tunnel. Dans cet état de choses, l'exécution de la convention de Lucerne doit être considérée comme étant l'unique et dernière ancre de salut pour l'achèvement de l'entreprise du Gothard sur la base actuelle, et, si cette ressource fait défaut, l'effondrement, du moins de la compagnie

existante, est inévitable. Il est vrai qu'il ne manque pas de voix qui sont d'avis que, pour cette raison, l'entreprise comme telle ne serait nullement perdue; qu'au contraire, la faillite de la société actuelle réaliserait le moyen d'en fonder une nouvelle sur ses décombres, à laquelle il serait plutôt possible de terminer la tâche. On ne saurait nier que, dans un certain sens, une nouvelle compagnie se trouverait en présence d'une situation plus facile et plus franche que l'ancienne. On pourrait probablement se débarrasser en entier, pendant la liquidation, du capital-actions et même du capital-obligations — perspective qui, à la vérité, ne serait guère réjouissante pour les capitaux, *en majeure partie suisses*, engagés pour des sommes énormes dans l'entreprise — et le tunnel, en tant qu'il est percé, ainsi que les lignes Biasca-Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso, qui sont déjà en exploitation, reviendraient sans aucun équivalent à la nouvelle société; il est permis, en outre, de supposer (bien que la chose ne soit aucunement certaine) que le solde non encore employé de l'ancienne subvention de 85 millions (environ 50 et quelques millions de francs) profiterait à l'entreprise nouvelle. Malgré cela, il ne faut pas perdre de vue qu'une nouvelle compagnie ne se trouverait nullement placée en face d'une tâche par trop facile. En effet, il ressort des calculs qui ont été présentés lors de la conférence du 5 janvier 1878 et qui n'ont été contestés par personne que les travaux et acquisitions à effectuer, avant même que la ligne-Immensee-Pino puisse être livrée à l'exploitation, exigent, en dehors de l'actif disponible et du solde des subventions, une dépense d'environ 72 millions; une nouvelle société aurait donc à se procurer un capital de cette importance, soit en actions, soit en obligations; or, nul ne se dissimulera que, eu égard à la situation actuelle du marché financier, à la méfiance naturelle qui s'attacherait à la reprise d'une affaire déjà manquée une première fois, vu enfin le doute qui a si fréquemment surgi quant à l'exactitude des calculs établis au sujet du *rendement* du chemin de fer du Gothard, les espérances pour l'obtention d'un capital aussi considérable ne seraient pas des plus favorables. Il est *possible* que l'affaire réussisse; mais il est assurément tout aussi possible que la tentative échoue ou que, du moins, elle n'ait une issue fructueuse qu'au bout de plusieurs années. Dans le cas *le plus propice*, un temps précieux serait perdu par la liquidation et les travaux préliminaires pour former la nouvelle société, et il serait oiseux de vouloir ici en évaluer la durée. Les travaux du tunnel entre Göschenen et Airolo pourraient-ils être continués dans l'intervalle; l'entrepreneur de cette œuvre colossale ne se libérerait-il pas de ses engagements contractuels en réclamant encore de forts dommages-intérêts; toute espèce de complications ne pourraient-elles pas naître pour nous des rap-

ports avec les Etats subventionnants étrangers ? Ce sont là autant de questions que nous ne voulons pas débattre aujourd'hui plus en détail, mais auxquelles nous avons tenu à faire allusion en passant. La conclusion que nous tirons de ce que nous venons d'exposer est simplement celle-ci : on peut se laisser aller à l'espoir que, malgré l'écroulement de la compagnie actuelle, l'entreprise s'exécuterait tout de même ; mais, d'autre part, on ne saurait se soustraire à la conviction qu'il est fort possible que les choses tournent autrement, et que l'œuvre entière, à laquelle sont suspendues de si nombreuses espérances, soit ruinée, sinon pour toujours, du moins pour longtemps. En présence de ces *possibilités*, nous estimons donc que tous ceux qui désirent sérieusement que le Gothard soit franchi le plus tôt possible par une voie ferrée ont le plus haut intérêt à préférer le certain à l'incertain et à ne pas regretter un *sacrifice*, si par ce moyen on peut parvenir à assurer la continuation libre et ininterrompue de l'entreprise, tout en évitant soit les complications, soit une liquidation peut-être néfaste de la compagnie actuelle. Nous croyons pouvoir admettre que c'est en considération de ce point de vue que, ni dans la conférence internationale de Lucerne, ni lors des délibérations entre les subventionnants suisses, aucune voix ne s'est élevée pour proposer de sauver l'entreprise en sacrifiant la compagnie. Si, en même temps, il a été tenu compte des nombreux millions de capitaux suisses qui sont notamment enfouis dans les *obligations* de la compagnie du Gothard, nous ne considérons pas ce facteur comme le plus important, mais cependant comme étant assez digne de remarque pour qu'il ne soit pas ignoré sans autre forme de procès.

En poursuivant notre raisonnement, nous en arrivons à une question de haute importance, à laquelle nous n'entendons nullement échapper. Est-il certain, se demande-t-on, que si les Etats subventionnants fournissent la subvention prévue par le protocole de Lucerne, la compagnie existante sera en mesure d'accomplir sa tâche, et ses ressources suffiront-elles réellement à terminer l'œuvre, ou bien n'est-il pas possible qu'on ait de nouveau fait de faux calculs, qu'on se soit de nouveau fait illusion et que, dans peu de temps, peut-être, il faille reconnaître que le but ne saurait être atteint sans de nouveaux sacrifices encore plus lourds ?

Non seulement cette appréhension nous paraît fort légitime ; mais, en présence des expériences faites, nous l'avons trouvée très-naturelle, et, dès lors, son examen nous a paru constituer un des devoirs les plus sérieux nous incombant en notre qualité d'autorité chargée de présenter des propositions. La supposition sur laquelle le protocole final de Lucerne ou le traité international du 12 mars 1878 est basé se résume comme suit :

On suppose que la construction de la ligne Immensee-Pino, suivant les bases fixées par les experts suisses, et y compris l'acquisition du matériel d'exploitation, exigera un capital total de 228 millions. Or, la compagnie dispose de :

85	»	d'anciennes subventions;
48	»	de capital-obligations versé;
20	»	IV <sup>e</sup> série d'obligations, non encore versée, mais garantie par la convention avec le consortium financier;
20	»	capital-actions versé;
1	»	porté comme équivalent du rendement net des lignes tessinoises de plaine, surtout par suite des transports considérables de matériaux à effectuer pendant la construction.

---

174 millions.

Il manque donc encore 54 millions, que l'on compte se procurer de la manière suivante :

14	»	millions, versement du solde sur les actions;
28	»	nouvelles subventions (10 Italie, 10 Allemagne, 8 Suisse);
12	»	capital-obligations que la compagnie aura à se procurer;

---

54 millions.

Il s'agit donc de savoir si cette supposition est exacte et réalisable. Or, il y a évidemment lieu de tenir compte de deux éléments qu'il faut distinguer avec soin. Le premier concerne uniquement la *compagnie*; celle-ci a à s'assurer si les actionnaires sont disposés à parfaire le solde de fr. 200 par action, et, en outre, si elle pourra réussir à placer les 12 millions de francs en nouvelles obligations. Le Conseil fédéral ne s'est pas occupé de ce côté-ci de l'affaire, et il ne s'est pas cru appelé à le faire; l'attention qu'il lui a accordée se reflète uniquement dans la clause ajoutée au projet d'arrêté, savoir que la compagnie est tenue de prouver, par une nouvelle justification financière, le complètement de ses ressources dans les limites nécessaires et que l'arrêté de subvention serait nul et non avenu si elle n'était pas en mesure de fournir cette justification. Nous estimons donc qu'il est inutile de supputer ici les chances et probabilités, plus ou moins grandes en faveur de l'une ou de l'autre éventualité; notre point de vue consiste simplement en ce que, si la compagnie est à même de satisfaire à ses obligations dans la proportion établie par le protocole de Lucerne, nous voulons tâcher de la sauver en complétant au moyen des ressources

fédérales la quote-part suisse à la subvention. Si, par contre, elle est impuissante à remplir cet engagement, le secours ne suffirait pas, et, dans ce cas, non seulement les stipulations de Lucerne seraient caduques, mais encore l'effondrement de la compagnie, peut-être même de l'entreprise, sera un fait inévitable.

La deuxième partie de la question soulevée se présente sous une face différente. En admettant que le versement des 28 millions de nouvelle subvention soit garanti ferme de toutes parts, et que la compagnie soit en état de fournir au mieux la justification financière exigée d'elle, ces ressources seront-elles suffisantes pour exécuter réellement la ligne Immensee-Pino? C'est à *ce côté-ci* de la question que le Conseil fédéral a voué son entière sollicitude; il y a vu pour ainsi dire le point cardinal pour la décision à prendre, et il ne prétend pas non plus que l'Assemblée fédérale entre en matière sur la subvention à accorder à l'entreprise, du moment qu'elle n'acquerrait pas la conviction que par ce moyen — en tant que les autres suppositions dépendantes de la capacité de la compagnie elle-même se réalisent — l'exécution du programme de Lucerne paraît assurée selon toutes les prévisions humaines. En conséquence, le Conseil fédéral a invité la compagnie à lui faire parvenir à temps ses plans définitifs, accompagnés de devis détaillés, afin qu'il puisse les soumettre à un examen approfondi et sérieux. Malheureusement, ces matériaux excessivement volumineux ne nous ont été livrés que fort tard, soit vers la fin d'avril, et ce n'est qu'au prix des plus grands efforts et à l'aide d'un personnel supplémentaire qu'il a été possible d'en accélérer la vérification de façon à être en mesure de joindre le préavis des experts au présent message. Vu l'importance de l'objet, nous avons cru devoir adjoindre M. l'ingénieur en chef Bridel aux techniciens du Département des Chemins de fer; M. Bridel a bien voulu répondre avec empressement à notre appel et vous verrez aussi son nom figurer au pied du préavis en question. Si, en présence de la conclusion des experts, on exprimait des doutes en ce qui concerne la solution définitive de la question, nous comprendrions d'autant plus facilement cette crainte, que les expériences faites, précisément au Gothard, démontrent que, sous le rapport de l'appréciation de devis, surtout lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer d'un caractère aussi exceptionnel, les hommes spéciaux les plus compétents sont exposés à commettre de grosses erreurs. Il faut, toutefois, ne pas oublier qu'il y a une énorme différence entre ce qui existait en l'année 1869 et ce que nous avons sous les yeux aujourd'hui. La grande faute qui a été faite alors, c'est que, sur la base d'un plan tout à fait insuffisant à l'échelle de 1/10,000, on ait cru pouvoir établir des calculs passablement exacts sur les frais de construction d'une ligne de *cette* nature, et

c'est là l'erreur qui a été payée si chèrement par la suite. Actuellement, au contraire, nous possédons un plan à l'échelle de 1/1000 (pour les terrains difficiles avec plans à l'échelle de 1/500 avec courbes horizontales de un mètre à un mètre), dressé avec soin jusque dans les moindres détails, travail qui représente le fruit de plusieurs années d'études laborieuses de la part d'un corps nombreux et choisi d'ingénieurs, et où les erreurs qui pourraient s'être glissées dans le calcul des frais de construction sont relativement faciles à découvrir lors de la vérification sérieuse de tous les matériaux. Mais, nous n'entendons nullement soutenir que des erreurs de calcul ne soient pas, malgré cela, possibles. Aucun devis du monde n'affecte la garantie d'une exactitude ou confiance *absolue*, et, pour une entreprise comme le chemin de fer du Gothard, destinée à se mouvoir dans des conditions de terrain aussi extraordinaires, l'éventualité de nombreux facteurs non prévus, et qu'on ne pouvait prévoir, devra en tout cas être prise en considération. Tous ces points étant concédés, on peut néanmoins affirmer que, étant donnée la base actuelle sur laquelle la *vérification* a été opérée, le résultat de cette dernière présente un degré de confiance et de certitude tel que, dans les conditions existantes, il ne pourrait être exigé ou offert davantage; on peut, tout en restreignant son appréciation dans les limites de la plus grande précaution, être absolument assuré que les erreurs qui pourraient encore être contenues dans ces documents ne peuvent affecter que des proportions très-minimes.

Si maintenant nous jetons un coup d'œil sur les déductions des experts, nous pouvons en résumer l'essentiel en quelques chiffres et phrases, tandis que, pour les détails et surtout pour l'*exposé des motifs*, nous devons naturellement nous référer au préavis lui-même. Se fondant sur les travaux préliminaires de l'expertise suisse de 1876, la conférence de Lucerne avait dressé un devis qui fixait à 177 $\frac{1}{2}$  millions de francs les seuls frais de construction afférents à la ligne Immensee-Pino, portait en outre fr. 7,970,000 pour matériel roulant (savoir fr. 2,970,000 déjà dépensés pour le matériel circulant sur les lignes tessinoises de plaine, et 5 millions pour acquisition de nouveau matériel), et à part environ 3 millions pour études préparatoires (pour les lignes ajournées) et pour dépenses à affecter à la gare de Chiasso, ajoutait pour finir encore 20 millions pour frais de négociation des capitaux et pour les intérêts pendant la construction, en sorte que le besoin total s'élevait au chiffre déjà souvent indiqué de 228 millions de francs. Ce devis se basait sur un projet résultant des études de l'ingénieur en chef de la compagnie de Gothard, projet qui avait subi plus tard des remaniements plus ou moins importants de la part des experts suisses de

1876. C'est depuis les conférences de Lucerne seulement que le projet le plus récent, destiné à être exécuté, et élaboré minutieusement dans tous ses détails, a été créé; ce projet se fonde sur la tendance dominante de réaliser autant d'économies que possible, en étendant encore les parcours à une seule voie, en appliquant à la construction les principes les plus rationnels et les moins coûteux et en choisissant les meilleures conditions de tracé. L'économie résultant de la nouvelle variante sans tunnel à Goldau, y est également comprise. C'est sur ce projet définitif que s'appuie le devis de la Direction du Gothard, qui figure dans les pièces sous la dénomination de « devis du printemps de 1878 », lequel a servi de point de départ au travail de nos experts actuels. Dans ce « devis du printemps » les frais de construction proprement dits sont réduits à 164 millions de francs; les autres rubriques accusent à peu près les mêmes chiffres que le devis de Lucerne; seulement les frais de formation du capital sont séparés des intérêts, et, par suite, « les frais généraux » montent de fr. 9,900,000 à près de 12 millions; les intérêts seuls sont portés à 24 millions, attendu que l'administration du chemin de fer du Gothard déclare que la base adoptée à Lucerne, d'après laquelle le taux d'intérêt des actions devait être réduit du 6 au 3% pendant la période de construction, est absolument inexécutable. La différence entre 20 et 24 millions s'explique, sinon exclusivement du moins essentiellement, par ce mode divergent dans le calcul des intérêts à payer aux actions. Le besoin total, constaté par le devis du printemps, ne s'élèverait conséquemment pour la construction, le matériel d'exploitation et les intérêts, qu'à 218 millions de francs, accusant ainsi une diminution de près de 10 millions sur les suppositions de la conférence de Lucerne. Un facteur capital de ce résultat si exceptionnellement favorable git dans le fait que la compagnie du Gothard estime qu'une partie très-considérable des nombreux tunnels à percer sur les lignes d'accès pourra être laissée sans revêtement de maçonnerie et être construite, pour le moment, à une seule voie, sur la ligne de montagne, grâce à un procédé ingénieux proposé par MM. Pressel et Kauffmann, système permettant pour l'avenir un élargissement à deux voies sans interruption de l'exploitation et sans frais démesurés. L'économie que l'administration compte réaliser par l'adoption de ce système comporte à elle seule 6 à 7 millions.

C'est en prenant pour base le projet définitif, élaboré en dernier lieu à l'échelle de  $\frac{1}{1000}$ , et le devis du printemps dont il vient d'être question, que nos experts ont formulé leurs conclusions. Il ressort des tableaux joints au préavis que, ensuite de l'examen le plus minutieux, ils estiment que le devis précité est inattaquable sur un grand nombre de points, mais que, là où ils l'ont trouvé



insuffisant ou douteux, ils n'ont pas craint d'ajouter même d'assez fortes sommes. Le montant total de ces additions excède le chiffre de 10 millions; au chapitre seul concernant « l'infrastructure », elles atteignent passé 8 millions. La raison de cette dernière augmentation considérable réside *notamment* dans le fait que, si les experts sont loin de taxer de prime abord d'irréalisables les espérances que l'administration du Gothard bâtit sur les propositions Kauffmann-Pressel relatives aux tunnels, ils reconnaissent cependant que, dans l'incertitude où l'on se trouve quant à la question de savoir si la conformation du massif permettra de supprimer le revêtement en maçonnerie, la *prudence* exige que, en vue de prévenir toute désillusion, on prenne pour base du devis, ainsi qu'ils se sont eux-mêmes exprimés, « la plus défavorable des éventualités possibles », c'est-à-dire le cas où tous les tunnels devraient être revêtus de maçonnerie, et dès lors être exécutés dès le début à deux voies sur le parcours de montage.

En observant ces principes prudents, les experts constatent, les intérêts exceptés, un besoin total d'environ 204 millions de francs; ils y ajoutent pour les intérêts, calculés sur le *délaï d'achèvement* (31 octobre 1881) *prévu à Lucerne*, une somme que, pleinement d'accord avec les comptes minutieusement vérifiés de la Direction du Gothard, ils devisent à un chiffre rond de 24 millions de francs; ils trouvent ainsi un *besoin total*, qui concorde presque exactement avec le montant si souvent indiqué de 228 millions de francs, résultant des calculs faits à Lucerne. On est donc en droit de dire que l'examen approfondi et, selon nous, absolument impartial d'un projet élaboré dans ses moindres détails, établi, nonobstant des différences dans certaines rubriques, que la supposition de la conférence de Lucerne, quant au capital nécessaire pour l'établissement de la ligne Immensee-Pino, est *complètement juste et exacte dans son ensemble*, et qu'en effet le capital qui y avait été admis comme étant nécessaire suffit à l'exécution du réseau réduit, même en calculant le taux du 6 % par an pour les intérêts à servir aux actions pendant la période de construction.

Cette appréciation n'est nullement affaiblie ou modifiée par la circonstance que nos experts se sont vus obligés de faire figurer à la fin encore un autre chiffre de 4 millions de francs. La conférence de Lucerne, qui, ainsi qu'on le sait, a siégé en juin 1877, était animée par l'espoir que, ensuite de ses résolutions, la reconstruction de l'entreprise du Gothard réussirait à bref délai, et qu'en tout cas elle s'effectueraient assez promptement pour que la construction des lignes d'accès puisse être énergiquement mise en œuvre au printemps de 1878; en conséquence, elle crut aussi pouvoir, sans hésitation, porter le terme de leur achèvement à la fin de l'automne

de l'année 1881. Malheureusement cet espoir ne s'est pas réalisé ; maintenant déjà, on est obligé de reconnaître comme un fait accompli que l'année entière 1878 s'écoulera sans emploi et que, dans le cas même le plus propice, le commencement des travaux ne pourra avoir lieu avant le printemps de 1879, en sorte que, si l'on ne veut pas *forcer* la besogne à grand surcroît de frais, le délai final se reportera certainement dans le milieu ou dans la seconde moitié de l'année 1882. Cette *année perdue*, pendant laquelle les intérêts courent et pendant laquelle il faut payer aussi l'administration centrale, de même que la direction centrale des travaux, occasionne ce surcroît probable de dépenses de 4 millions, et ce fait n'est pas dû à une erreur de calcul de la conférence, mais bien au retard extraordinaire que, malgré la meilleure volonté de tous les intéressés, l'affaire entière a subi malheureusement, grâce à la défaveur des circonstances en cause. Ensuite de ce que nous avons exposé plus haut, il est très probable que ce surplus pourra être récupéré par des économies à réaliser sur la construction (surtout sur les tunnels), mais il doit, pour le moment, figurer dans le devis, afin de marcher avec précaution. Toutefois, en première ligne, il en résulte simplement que, dans sa justification financière, la compagnie du Gothard aura aussi à justifier de ce besoin supplémentaire éventuel, pour le cas où elle ne réussirait pas, de façon ou d'autre, surtout peut-être par un accord général, reconnu par le Conseil fédéral comme présentant toute garantie, à réduire le montant du besoin *effectif* pour l'achèvement du réseau restreint.

Au moment de mettre sous presse le présent message, des négociations se poursuivent dans ce sens, lesquelles, il est vrai, ne sont pas encore terminées, mais cependant permettent de prévoir, avec quelque certitude, une solution favorable et à l'abri de toute appréhension.

En ce qui concerne la question qui se présente d'abord ici et qu'il s'agit surtout de résoudre, il est parfaitement indifférent de supputer de quelle manière le point relatif aux 4 millions se réglera en définitive. En effet, cette question avait simplement pour but de constater si l'on n'est pas exposé au risque d'être obligé de considérer le devis dressé par les conférences de Lucerne, pour les frais de *construction* de la ligne Immensee-Pino, comme un nouveau mirage dangereux ; or, il est permis d'admettre que toute personne impartiale reconnaîtra, dans le travail de nos experts, la preuve que ce n'est point là le cas.

---

Si nous résumons l'ensemble de ce que nous venons de dire, le résultat se présente comme suit :

- 1° Bien que l'exécution du programme de Lucerne ne soit pas la meilleure des solutions, elle constitue cependant la seule possible en ce moment, et, si cette base devait être abandonnée, non seulement le sort de la compagnie existante serait prononcé, mais la continuation de l'entreprise serait livrée aux hasards d'un avenir très-incertain, ce qui, en tout cas, à part nombre de complications fâcheuses, entraînerait inévitablement un retard considérable.
- 2° Sans l'intervention financière de la Confédération, l'exécution du programme de Lucerne, c'est-à-dire le complètement de la quote-part suisse à la subvention, paraît être chose impossible.
- 3° En revanche, si la subvention suisse est parfaite à l'aide de la Confédération et si les Etats étrangers, ainsi qu'on ne saurait en douter, promettent aussi leurs quote-parts, le salut de la compagnie et l'exécution du programme de Lucerne peuvent être considérés comme étant assurés, à la condition que la compagnie soit aussi de son côté en mesure de satisfaire aux exigences qui lui sont imposées par les négociations de Lucerne, en *fournissant la justification financière dans le sens susmentionné*.

Il résulte de ce qui précède que, à cette condition et au moyen d'un sacrifice de  $6\frac{1}{2}$  millions de francs, la Confédération est *en état*, selon toute prévision humaine, de rendre possible la continuation non interrompue et l'achèvement de l'entreprise du Gothard, sous forme du programme réduit Immensee-Pino; mais que, si elle refuse cette coopération, l'avenir de l'œuvre, ou en tout cas son prompt achèvement, est compromis au plus haut degré.

Le fait que, contrairement à ce qui a été soutenu si souvent, une subvention fédérale ne constitue pas une *atteinte* à la Constitution, mais simplement l'*application* d'une *disposition* non équivoque de cette Constitution, a déjà été touché plus haut, et nous n'avons pas l'intention d'y revenir. Par contre, il y a lieu encore d'examiner la question de savoir s'il n'existe pas d'*autres* motifs, qui rendent impossible à la Confédération, ou font du moins paraître comme inadmissible, d'accorder un tel subside sur les ressources fédérales.

Sous ce rapport, on peut avant tout élever l'objection que la situation actuelle de nos finances est très-défavorable et que, dans un moment où notre compte d'Etat souffre de rechutes répétées, il

n'est guère rationnel de décréter de nouvelles dépenses extraordinaires, se chiffrant par millions. C'est là un point de vue dont nous sommes loin de contester toute la raison d'être, mais nous n'estimons pas non plus qu'on puisse lui concéder une valeur *décisive*. Il n'est point douteux que l'exigence se manifeste à une époque très-inopportune; toutefois, les délibérations détaillées des deux Chambres législatives au sujet du rétablissement de l'équilibre financier ont constaté jusqu'à la dernière évidence que, si l'état de nos finances exige la plus grande économie possible et une augmentation modérée de nos revenus, il n'est cependant point tellement fâcheux qu'il ne soit plus permis de se risquer à décider des dépenses extraordinaires, *lorsqu'on est persuadé de leur nécessité et de leur utilité*. Ce serait un aveu bien triste d'impuissance, s'il en était ainsi, et nous ne croyons absolument pas nous trouver dans une situation à faire un pareil aveu. Ce qui *seul* décidera de la question, c'est de savoir si, et dans quelle mesure, la nécessité et l'utilité de la dépense sont reconnues; or, en cas d'affirmative, l'allocation d'une somme de 6  $\frac{1}{2}$  millions de francs ne peut certainement pas être envisagée comme une aggravation très-sensible de l'ensemble de notre situation financière. A ce propos, il est bon de considérer surtout encore que, à partir de 1879, soit approximativement dès l'époque à laquelle on devrait verser la subvention du Gothard, un montant important vis-à-vis du budget de l'année 1877, s'élevant à passé fr. 800,000\*), sera porté en défalcation sur les dépenses extraordinaires d'autre espèce, qui grèvent encore le compte d'Etat en vertu d'arrêtés antérieurs. Toutefois, nous n'entendons nullement soutenir que le sacrifice que nous demandons à la Confédération ne soit pas considérable; seulement nous croyons qu'il sera supportable et si l'arrêté fédéral, tel que nous le proposons, devient exécutoire, nous nous ferions un devoir de soumettre incessamment à l'Assemblée fédérale un plan sur les moyens de se procurer les ressources nécessaires et sur le mode à appliquer en vue de répartir la charge avec autant de ménagements que possible sur une série de budgets annuels.

Une autre objection, qui a été fréquemment débattue dans la presse, revêt une importance infiniment plus grande et mérite d'être prise en considération. On a dit: Le fait d'accorder une subvention à un chemin de fer — le premier cas de cette nature — en-

---

\*) Indemnités à Bâle-Ville: fr. 50,000. Correction du Rhône: Valais: fr. 99,739; Vaud: fr. 40,000. Correction des eaux du Jura: fr. 500,000. Agrandissement de la ligne de tir à Thoune: fr. 70,000. Routes du Lukmanier et de Bulle-Boltigen: fr. 83,000, ensemble fr. 843,000. A partir de l'ouverture du chemin de fer du Gothard, un poste annuel de fr. 40,000 sera également supprimé.

trainera nécessairement des conséquences ; ce qu'on fait en faveur d'une compagnie de chemin de fer privé en détresse, on ne pourra pas le refuser à une autre, et comme, ainsi que nul ne l'ignore, presque tous les chemins de fer suisses se trouvent présentement dans des conditions financières critiques, il est à prévoir que l'appui prêté au Gothard aura nécessairement pour résultat que la Confédération devra accourir à l'aide de toutes les lignes et finira par les accaparer toutes ensemble. En d'autres termes : On se figure que la conséquence forcée d'un subside fédéral sera l'acquisition de tous les chemins de fer par la Confédération, et c'est pour cela qu'on met en garde au moyen de l'ancien adage : Gare au premier pas !

Toutefois, nous estimons que l'argumentation entière qui est à la base de cet ordre d'idées est absolument erronée, et il nous semble que, à l'appui de notre opinion, on pourrait puiser des preuves très-convaincantes dans les expériences faites à une époque fort récente. On sait que, ces derniers temps, de graves catastrophes ont éclaté sur deux entreprises de chemins de fer — le Nord-Est et le National Suisse. Grâce aux rendements nets encore très-considérables de son réseau, le Nord-Est a trouvé moyen de se maintenir à flot ou de se « reconstruire » ; par contre, vu le résultat *passif* de son exploitation, le chemin de fer National Suisse n'a pu échapper à son effondrement, et il est tombé en faillite. Ces deux événements se sont produits tandis que la crise du Gothard attendait encore son issue, et que l'idée de conjurer le danger au moyen d'un subside fédéral, ne planait pas seulement dans l'air, mais avait été agitée dans des documents officiels. Malgré cela — autant que nous sachions du moins — jamais même la pensée n'a surgi, et encore moins a-t-il été fait une tentative effective, de faire valoir l'analogie et, dès lors, de mettre à contribution la Confédération pour le sauvetage de l'une ou de l'autre de ces entreprises. Tellement, même parmi les intéressés, on avait le sentiment que cette analogie n'existe pas ; que l'intervention de la Confédération en faveur d'une entreprise colossale, affectant un caractère international qui, dès le début, n'eût pas été et n'eût pu être créée sans subventions grandioses de la part des Etats, ne saurait en aucune façon établir la règle quant aux rapports avec les lignes ordinaires, qui ont été simplement construites en vue de desservir le trafic interne du pays. La « conséquence » dont on parle n'a donc été tirée dans l'espèce d'aucune part — ce qui eût été cependant si naturel — et l'on peut bien en conclure avec quiétude que, appréciant sainement la divergence réelle qui existe entre les cas dont il s'agit, on ne tentera pas non plus de la tirer à l'avenir. S'il y a une conséquence qui puisse être déduite avec raison du concours ac-

cordé par la Confédération à l'entreprise du Gothard, c'est celle-ci : pour le cas où une autre œuvre internationale, par exemple un autre chemin de fer international à travers les Alpes, entrerait en scène, et que la Confédération, après que l'étranger et les Cantons les plus intéressés y auraient déjà contribué selon leurs forces, fût appelée à combler le dernier vide — on ne pourrait, après le précédent qui nous occupe, rejeter une pareille demande. Ceci constituerait en effet un cas *analogue*, au sujet duquel on dirait : Ce qui a été juste pour l'un, doit l'être aussi pour l'autre. Or, on ne peut ni ne doit fermer les yeux devant *cette* conséquence ; se présentera-t-elle jamais, et si oui, à quelle époque, nous n'en savons rien, mais, d'autre part, nous ne nous dissimulons pas que, le cas échéant, elle devrait forcément être acceptée. Toutefois, nous ne *reculons* pas devant cette éventualité, et nous avons la conviction que le sacrifice qui devrait être fait en son temps dans ce sens serait en définitive accompli et digéré tout aussi facilement que celui que nous demandons aujourd'hui au pays tout entier en faveur de l'entreprise du Gothard.

Quant à la crainte que la subvention en faveur *d'une* entreprise n'entraîne aussitôt l'acquisition si redoutée de tous les chemins de fer par la Confédération, nous estimons que, sous ce rapport, on place deux questions d'un caractère tout à fait différent dans une corrélation qui, en vérité et en réalité, n'existe pas du tout. Le « rachat » des chemins de fer ou — comme on l'a désigné, sans doute plus exactement, ces derniers temps — leur « acquisition » par la Confédération, est une question plus ancienne que l'entreprise du Gothard ; elle ne constitue au fond que la reprise du principe, qui a succombé en 1852, de la construction par l'Etat, en opposition à la construction privée. De 1860 à 1870, cette question a de nouveau été mise sur le tapis avec beaucoup de talent, mais sans succès ; l'année dernière, bien que sous une forme quelque peu atténuée ou voilée, elle a cherché à s'insinuer dans les Conseils de la Confédération suisse, mais — lors même que la crise du Gothard sévissait alors en plein et que la proposition de la terminer par une intervention fédérale était déjà clairement en vue — elle a été réduite au silence à des majorités écrasantes. Le sera-t-elle pour toujours ? Nous en doutons fortement ; dans de nombreux cercles, elle continuera à être considérée comme étant l'unique solution rationnelle de nos déboires de chemins de fer, et, conséquemment, elle s'annoncera à nouveau chaque fois que le moment paraîtra favorable ; néanmoins, son sort sera complètement indépendant de la question qui nous occupe aujourd'hui. Si nous secourons l'entreprise du Gothard à l'aide des ressources fédérales, nous ne touchons en aucune façon au principe de la

construction privée. Une ligne subventionnée par la *Confédération* restera tout certainement un chemin de fer privé et ne deviendra pas davantage un chemin de fer de l'Etat, que les entreprises subventionnées par des *Cantons* n'ont modifié pour cette raison leur caractère. On ne pourra dès lors déduire de ce fait aucun précédent quelconque quant à la grosse question du « rachat », et cette dernière thèse devra nécessairement poursuivre son chemin, seule et pour son propre compte, quelque position que nous prenions vis-à-vis de l'entreprise du Gothard. Le rachat peut survenir avec le temps, si nous abandonnons cette œuvre, comme il peut de nouveau être rejeté, bien que nous accordions le subsidé. La question de rachat est tellement importante en elle-même qu'elle ne saurait nullement être influencée, dans une mesure sensible, par un précédent qui n'a aucune connexité quelconque avec elle.

Si donc nous ne trouvons absolument aucun motif en faveur de la négative dans les craintes qui sont nées des conséquences possibles résultant d'une subvention au Gothard de la part de la *Confédération*, nous devons, en terminant, nous occuper encore d'un argument d'un ordre entièrement différent, argument qui, si nous ne nous trompons, a de très-nombreux adhérents et auquel on attribue la plus grande importance. C'est l'opinion qu'un secours accordé par la *Confédération* à l'entreprise du Gothard impliquerait une atteinte aux intérêts et aux sentiments des contrées qui, dès le début, ont été les adversaires du chemin de fer du Gothard et aspiraient à l'établissement de voies ferrées à travers d'autres passages alpestres à l'Est et à l'Ouest de la Suisse. A ce propos, on part de l'idée que, déjà en 1869/70, le Gothard n'a remporté la victoire sur ses concurrents, surtout sur ceux de l'Est, qu'à l'aide d'influences peu justifiables de la part des autorités fédérales, et que l'injustice commise à cette époque serait encore doublée et aggravée si, l'exécution du projet étant devenue problématique, la *Confédération* se disposait à secourir financièrement l'entreprise compromise. On se réfère aussi aux délibérations dans les Chambres fédérales en l'année 1870, où la possibilité était déjà prévue que, peut-être, les ressources de la compagnie ne suffiraient pas, et où, pour ce cas, la pensée même d'un concours financier de la *Confédération* a été énergiquement repoussée, aussi bien par les partisans que par les adversaires du Gothard. En ce qui concerne en première ligne cette dernière allégation, il nous semble qu'aucune déduction notable, ni pour, ni contre une subvention fédérale, ne saurait être tirée des susdites délibérations au point de vue de la question qui nous occupe présentement. Aucune décision n'a été prise, et, fût-elle même intervenue, qu'il s'agirait de discuter si

l'Assemblée fédérale actuelle est tenue de se considérer comme étant liée par la ligne de conduite que sa devancière de 1870 s'était tracée en perspective d'une éventualité possible ; quant aux votes émis par chacun des membres (de l'une ou de l'autre opinion), ils en sont en tout cas seuls responsables et pourraient conséquemment seuls se trouver engagés de ce chef. Un fait certain, c'est que la grande majorité dans les deux Chambres se sentait alors heureuse de ce qu'une subvention fédérale n'était pas nécessaire pour le moment, et qu'elle s'adonnait à l'espoir que ce subside pourrait également être évité par la suite. Il n'est certainement pas permis de mettre en doute la foi sincère que professait l'Assemblée sous ce rapport et qui lui fit admettre que la compagnie serait en mesure de s'acquitter de sa tâche avec les ressources dont elle disposait. Si cette hypothèse s'est depuis transformée en une erreur regrettable, il en est résulté une situation nouvelle, qui doit être appréciée à part et à laquelle les points de vue de 1870 ne s'adaptent plus du tout.

Mais cet ancien grief que, dans la concurrence entre le Gothard et les passages alpestres de l'Est, ces derniers auraient été illégalement lésés par certaines influences des autorités fédérales suisses, repose aussi sur une conception absolument inexacte. On sait que l'idée d'établir une communication entre l'Allemagne et l'Italie au moyen d'une voie ferrée à travers un passage alpestre a été souvent et vivement discutée, depuis la fin déjà de la période décennale de 1840 à 1850, et il n'est pas moins notoire que, pendant longtemps, on avait presque exclusivement jeté le dévolu sur un passage grison, le Lukmanier. Ce n'est relativement que très-tard que le Gothard s'est mis au rang des concurrents ; il surgit alors entre les partisans de l'un et de l'autre de ces passages une lutte ardente, qui eut en définitive une issue que l'on aurait cru presque impossible au début, savoir l'abandon du concurrent rhétien au profit du Gothard. Il est plus que compréhensible que cette solution suscita le plus vif mécontentement auprès des Cantons et des contrées dont les vœux et les intérêts parlaient en faveur du Lukmanier ou du Splügen, mais on ne devrait cependant pas méconnaître complètement les motifs qui, en réalité, ont fait pencher la décision dans ce sens. Or, c'est évidemment les méconnaître que de croire, ainsi qu'on l'a fréquemment déclaré, que la chose aurait tourné tout autrement si les autorités fédérales, au lieu de prendre fait et cause pour le Gothard, étaient restées absolument neutres dans toute la question, ainsi que c'eût été leur devoir suivant la législation alors en vigueur. Celui auquel il importe de trouver la *vraie* solution de l'énigme et de s'actualiser la corrélation réelle des choses, pourra acquérir à des sources irrécusables la con-



viction que cette opinion est dépourvue de tout fondement. Dès l'origine, nul ne s'est dissimulé que la décision sur la question de savoir quel passage alpestre serait choisi pour recevoir une voie ferrée ne devait pas être cherchée en Suisse, mais en Italie. C'est dans ce pays que la question d'un chemin de fer à travers les Alpes suisses a d'abord été agitée, et, comme il n'y avait pas à douter que cette entreprise grandiose ne pourrait être réalisée qu'à l'aide de subsides importants des Etats, le plus grand poids dans la balance pour le choix du passage devait naturellement être attribué à l'Etat qui serait prêt à faire les sacrifices les plus importants, et ce pays était l'Italie. Les efforts légitimes des cercles suisses qui s'intéressaient à l'un ou à l'autre de ces passages ont tendu conséquemment à disposer favorablement les décisions du pays, de son Gouvernement et des provinces et villes les plus intéressées, et l'on ne niera pas que les représentants de tous les passages n'aient dépensé une grande somme de talent, d'énergie et d'habileté pour, sous ce rapport, amener la réussite de leur côté.

Or, il est hors de doute que pendant longtemps, jusque bien avant dans les années 1860—1870, l'opinion prédominait en Italie que le but naturel vers lequel on devait tendre avec le chemin de fer à travers les Alpes était le lac de Constance, et que, dans l'intérêt de l'Italie, la direction par excellence était celle qui permettait d'atteindre ce but par la voie la plus simple et la plus courte. Il va sans dire que, dès lors, le Lukmanier (suivant une version subséquente, le Splügen) prit place au premier plan, et il est parfaitement certain que les passages rhétiens ont conservé la suprématie dans l'opinion de l'Italie, aussi longtemps que cette manière de voir s'est soutenue, mais qu'ils ont passé à l'arrière-plan aussitôt que l'exactitude de cette idée a été mise en doute ou démentie. *Ce revirement de l'opinion en Italie* s'est produit environ au milieu des années 1860—1870. Il parut au Ministère d'alors que l'axiome susmentionné, d'après lequel le lac de Constance devait être considéré comme « l'objectif » naturel de la ligne alpestre projetée, avait besoin encore d'un examen plus approfondi ; à cet effet, des experts techniques et commerciaux furent chargés de procéder à des études détaillées. Les résultats en sont contenus dans deux forts volumes in quarto, et tous ceux qui s'intéressent plus spécialement à cette question peuvent y voir comment et par quel chemin on est parvenu à des conclusions complètement nouvelles. Un technicien fort ingénieux, Rombaux, a le premier, par voie purement scientifique et mathématique, découvert une formule pour la « ligne de direction » dont un nouveau chemin de fer à travers les Alpes devait le plus possible se rapprocher, pour pouvoir soutenir avec succès la concurrence du Mont Cenis

et du Brenner. Le résultat de ces études, excessivement intéressantes et ardues, le conduisit à la conviction que, seule une ligne à travers le Gothard répond à ces conditions et, par suite, aux intérêts de l'Italie, bien que, d'autre part, il n'ait pas contesté qu'au point de vue purement *technique* le Lukmanier et même le Splügen présenteraient certains avantages sur ce massif de montagne central. Après le théoricien technique et mathématique, vint le tour des hommes à la pratique commerciale; une nombreuse Commission examina la question au point de vue du commerce et du trafic; ses conclusions réservaient également une prépondérance décisive au Gothard. La votation définitive donna 11 voix en faveur du Gothard, 3 voix en faveur du Splügen, aucune en faveur du Lukmanier.

La question se trouvait ainsi résolue en ce qui concerne l'Italie; l'ancien « axiome », qui avait formé la base pour la préférence accordée aux passages rhétiens, était ébranlé ou détruit, et l'opinion contraire que, pour l'Italie, l'unique passage rationnel est le Gothard, se répandit avec une puissance irrésistible. Depuis cette époque, le Gouvernement italien est entré en lice pour cette manière de voir, qu'il a conservée; l'Allemagne l'a adoptée, et il est plus que douteux que la Suisse — si elle avait voulu en tenter l'essai — eût été de taille à modifier en quoi que ce soit cet état de choses. Il est vrai qu'elle n'a pas tenté un pareil essai, d'ailleurs sans espoir de réussite; elle a aussi, de son côté, *accepté* la solution proposée, et lequel de ceux qui sont à même de porter aujourd'hui un jugement quelque peu objectif pourrait prétendre qu'elle eût dû s'y *opposer*? Un coup d'œil sur la carte prouve, et l'énumération des Cantons qui se sont ralliés à « l'Union du Gothard » confirme que la plus grande somme d'intérêts suisses trouvait incontestablement une meilleure satisfaction à une ligne par le Gothard, qu'au moyen d'un chemin de fer à travers un autre passage alpestre quelconque, soit Ouest, soit Est.

C'est ainsi que les choses se sont en réalité passées. Ni la protection du Conseil fédéral, ni même l'activité de « l'Union du Gothard », n'ont amené cette solution, qui est due, au contraire, à la décision de l'Italie, décision résultant de l'appréciation la plus indépendante de ses propres intérêts, et que ni l'Allemagne ni la Suisse ne pouvaient hésiter à accepter. Mais, puisque tels sont les faits, il est difficile de comprendre pourquoi ce serait « faire violence » à la Suisse orientale et occidentale, si la Confédération s'appretait à contribuer au sauvetage de l'entreprise du Gothard, dont l'existence est compromise par suite d'événements imprévus. Ou s'imagine-t-on peut-être que, si l'on réussit à faire échouer le programme

de Lucerne, le Lukmanier ou le Splügen aura des chances d'être traversé par une voie ferrée? Celui qui nourrirait un pareil espoir s'exposerait certainement à subir dans un avenir très-prochain le plus amer désabusement. L'œuvre du Gothard en cours d'exécution, avec son grand tunnel dont plus de la moitié est percée, offre la perspective, si l'on n'y renonce pas faute de courage, de réaliser, dans un intervalle de peut-être 4 années au plus, l'idée poursuivie depuis une génération, savoir de construire un chemin de fer à travers le massif des Alpes suisses; si l'entreprise est déjouée, tout est remis en question pour longtemps, et le jour pourrait aisément venir où l'on regretterait amèrement d'avoir lâché ce qui était possible pour chercher un équivalent dans des espérances irréalisables. Vu l'état actuel des choses, il nous semble qu'on ne devrait pas évoquer les réminiscences d'anciennes rivalités, mais accepter la situation, telle qu'elle s'est développée historiquement par un enchaînement tout à fait naturel des circonstances, et chercher, par l'union des forces, à atteindre le but qui, pour le moment, s'offre comme étant seul possible pour un temps assez éloigné.

Ensuite de cette manière de voir, nous devons répéter que nous estimons que le reproche, d'après lequel la subvention de l'entreprise du Gothard à l'aide des ressources du pays tout entier, est déclarée constituer une atteinte ou même une violence à l'égard de certaines contrées qui ne sont pas directement intéressées au Gothard, n'est absolument pas fondé en lui-même. Une pareille opinion se trouve, d'ailleurs, en contradiction flagrante avec le principe qui est inscrit à l'art. 23 de la Constitution fédérale et qui a été consacré par les subsides accordés par la Confédération à un grand nombre d'œuvres publiques, à la plupart desquelles certaines contrées seulement étaient directement intéressées, tandis que les autres, qui n'avaient aucun avantage immédiat à en attendre, ont malgré cela contribué avec empressement à l'œuvre commune.

---

Nous nous résumons. Nous avons exprimé notre conviction, et nous avons cherché à établir que l'exécution du programme de Lucerne apparaît comme le chemin vers lequel on est poussé par une nécessité absolue, si l'entreprise de la ligne alpestre à travers le Gothard doit trouver sa solution définitive dans un intervalle relativement court et sans subir une interruption désastreuse.

Or, l'exécution de ce programme n'est possible que si la Confédération se décide à prendre à sa charge, en lieu et place des

Cantons les plus intéressés et obligés en première ligne, la quote-part la plus considérable de la subvention supplémentaire afférente à la Suisse. Aucun scrupule constitutionnel ne nous empêche de le faire, et les objections d'autre ordre, que l'on a déjà ou qui pourraient encore être soulevées, n'affectent nul caractère plausible en présence d'un examen impartial. A l'effet de fixer la résolution définitive, il ne reste donc plus que la question de savoir s'il existe un intérêt suffisant à l'endroit de la Suisse ou d'une partie considérable du pays (art. 23 de la Constitution fédérale), pour justifier le sacrifice qui nous est demandé.

Nous ne perdrons pas une parole de plus à *ce sujet*. Depuis 30 ans, presque tous les hommes éclairés n'ont pas mis en doute qu'une voie ferrée à travers le massif de montagne qui nous sépare de l'Italie n'ait pas un *intérêt de premier ordre*, soit pour la Suisse, soit pour l'Italie, et nous ne nous figurons guère comment on pourrait en arriver à ne pas reconnaître cette vérité de nos jours, où le chemin de fer est de plus en plus considéré comme la véritable route de première classe. En 1870, alors que le traité international a été discuté dans les Chambres, aucune divergence d'opinion — excepté certaines voix tout à fait isolées — ne s'est manifestée et nous sommes conséquemment autorisés à admettre qu'aujourd'hui les convictions sont encore les mêmes. Si c'est là le cas, il nous semble qu'il n'est point besoin d'une autre preuve pour établir que le sacrifice qui est demandé à la Confédération ne peut en réalité, sous aucun rapport, être taxé d'exagéré, en présence de l'importance des intérêts en jeu.

Si donc nous terminons notre exposé en proposant que la subvention fédérale réclamée soit accordée, nous n'avons rien de plus à ajouter quant aux clauses et aux réserves qui sont insérées dans notre projet d'arrêté, attendu que les points utiles ont déjà été touchés plus haut. Toutefois, il nous incombe de discuter encore une question qui a été débattue très-vivement dans le public. Il s'agit de savoir si l'arrêté fédéral concernant la subvention doit être soumis à la votation populaire ou non. L'art. 89 de la Constitution fédérale prescrit le referendum: 1° pour toutes les *lois* fédérales sans exception; 2° pour les *arrêtés* fédéraux qui sont « d'une portée générale », avec la restriction que des arrêtés de cette nature peuvent être *soustraits* à la votation populaire si l'Assemblée fédérale leur attribue un caractère *d'urgence*. Or, il paraît que l'opinion était fort répandue que l'on aurait l'intention de provoquer la *déclaration d'urgence*, afin de tourner l'écueil de la votation populaire. A cet égard, nous pouvons affirmer qu'au sein du Conseil fédéral on n'a jamais pensé, même de loin, à un pareil expédient. Bien

qu'on ne puisse disconvenir qu'ensuite des retards sans fin que cette affaire a subis, une solution aussi prompte que possible — que ce soit dans un sens ou dans l'autre — est désirable au plus haut degré, une déclaration d'urgence, dans le dessein et avec l'effet qu'elle affecterait en l'espèce, serait une mesure évidemment injustifiable, qui ne servirait qu'à semer une méfiance légitime parmi le peuple et à lui faire croire que des questions importantes sont intentionnellement trainées en longueur jusqu'au moment où l'on serait autorisé, avec une certaine apparence de raison, à parler d'urgence et à se débarrasser ainsi de l'entrave incommode tracée par la Constitution. Nous sommes donc d'avis qu'il ne faut pas penser à éviter par ce moyen une votation populaire. Par contre, nous estimons que la question de savoir, si un arrêté fédéral qui a pour objet une subvention en faveur d'une œuvre publique déterminée rentre réellement dans la qualification susénoncée de la « portée générale », est très sujette à discussion. Si l'on se représente le sens effectif de cette expression, il paraît indiqué d'admettre que l'on a entendu dire: les arrêtés fédéraux subordonnés également à la prescription édictée pour les lois sont ceux qui, à l'instar d'une loi, établissent une règle d'une portée générale, sous laquelle est classée toute une catégorie de cas spéciaux. Cette interprétation étant adoptée — et elle nous paraît avoir une grande raison d'être — il va sans dire que les arrêtés relatifs à des subventions, qui règlent précisément un cas *spécial* parfaitement déterminé et *seulement celui-ci*, ne sont pas soumis au referendum. Si nous ne nous réclamons pas de cette manière de voir, c'est essentiellement par égard pour la situation pratique, laquelle nous paraît exiger impérieusement d'éviter même l'apparence que, pour une question qui agite les esprits dans une telle proportion, on chercherait à restreindre les droits du peuple à l'aide d'une interprétation artificieuse de la Constitution. En considération de ce point de vue, nous préférons de beaucoup interpréter libéralement la Constitution, dans un sens peut-être plus extensif qu'elle ne comporte réellement, et assumer toutes les conséquences d'une votation populaire, plutôt que de susciter la méfiance par le mode de procéder contraire et de faire naître un nouvel élément de discorde dans cette affaire, déjà si épineuse en elle-même. C'est pourquoi nous n'hésitons pas à insérer dans le projet d'arrêté la formule usuelle relative au referendum, et à reconnaître par ce fait au peuple suisse lui-même la qualité de juge suprême en la question.

En soumettant à votre ratification les projets d'arrêtés ci-après, nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 25 juin 1878.

Au nom du Conseil fédéral suisse,  
*Le Président de la Confédération :*  
 SCHENK.

*Le Chancelier de la Confédération :*  
 SCHIESS.

Projet.

## Arrêté fédéral

ratifiant

la convention supplémentaire concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par le St-Gothard.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la convention *supplémentaire* au traité du 15 octobre 1869, conclue à Berne le 12 mars 1878, sous réserve de ratification, entre les plénipotentiaires du Conseil fédéral suisse, le plénipotentiaire du Gouvernement de l'Empire d'Allemagne et le plénipotentiaire du Gouvernement royal d'Italie, relativement à l'établissement et à l'exploitation d'un chemin de fer par le St-Gothard ;

vu le message du Conseil fédéral du 25 juin 1878,

*arrête :*

1. La convention supplémentaire précitée, du 12 mars 1878, est ratifiée.

2. Le Conseil fédéral ne procédera à l'échange des ratifications que lorsque l'arrêté fédéral du 1878, concernant la subvention supplémentaire imposée à la Suisse en faveur de l'entreprise du Gothard, sera devenu définitivement exécutoire, ensuite de l'accomplissement de toutes les conditions et suppositions qui y sont contenues.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

---

Projet.

## **Arrêté fédéral**

accordant

une subvention fédérale en faveur de l'entreprise d'un chemin de fer par le St-Gothard.

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 25 juin 1878,

*arrête :*

I. La Confédération participe pour une somme de six millions et cinq cent mille francs à la *subvention supplémentaire* en faveur de l'entreprise du Gothard, mise à la charge de la Suisse à teneur du protocole final de Lucerne, portant la date du 12 juin 1877, soit de la convention internationale du 12 mars 1878; cette somme est payable dans les délais et suivant le mode pres-

crits par la convention susénoncée, en tant qu'il sera prouvé que les conditions et suppositions ci-après spécifiées ont été accomplies :

- 1° que le surplus de la subvention supplémentaire, au montant de un million et cinq cent mille francs, soit garanti par des actes formels d'engagement de la part des compagnies de chemins de fer du Nord-Est Suisse et du Central Suisse, actes émanant des autorités compétentes et qui devront être déposés en mains du Conseil fédéral pour le 31 août prochain au plus tard, d'après un formulaire élaboré par ce corps ;
- 2° que les subventions supplémentaires, s'élevant à dix millions de francs pour chaque pays, dont l'Empire d'Allemagne et le Royaume d'Italie se sont chargés en vertu de la convention supplémentaire du 12 mars 1878, soient assurées formellement par une communication officielle des deux Gouvernements ;
- 3° que la compagnie du chemin de fer du Gothard, dans un délai qui lui sera fixé par le Conseil fédéral et par une justification financière complète, fournisse la preuve que, en y comprenant les 28 millions de nouvelles subventions, elle possède les ressources nécessaires pour exécuter le programme de la conférence de Lucerne, soit de la convention internationale du 12 mars 1878, conformément aux plans et devis approuvés par le Conseil fédéral ;
- 4° que la compagnie du chemin de fer du Gothard prenne l'engagement formel de reconnaître aussi comme tarif maximum pour le trafic direct entre la Suisse et l'Italie, les taxes maxima fixées par voie de contrat pour le service de transit entre l'Allemagne et l'Italie, et de renoncer, en conséquence, aux taxes plus élevées qu'elle eût été en droit de percevoir en vertu de certaines concessions cantonales.

II. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

---



## Convention supplémentaire

à

celle du 15 octobre 1869, conclue entre la Suisse et l'Italie, concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par le St-Gothard.

(Du 12 mars 1878.)

**Le Conseil fédéral de la Confédération suisse,  
Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne**

et

**Sa Majesté le Roi d'Italie,**

appréciant les motifs qui ont déterminé les conclusions énoncées dans le protocole final de la Conférence internationale réunie à Lucerne en date du 12 juin 1877, et dans le protocole de la Conférence tenue à Göschenen, en date du 5 septembre 1877,

et reconnaissant la nécessité de modifier et compléter, d'après lesdites conclusions, le texte de la convention du 15 octobre 1869, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

### **Le Conseil fédéral suisse :**

M. Charles *Schenk*, Président de la Confédération suisse,  
M. Joachim *Heer*, Conseiller fédéral,  
M. Emile *Welti*, Conseiller fédéral ;

**Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne :**

Son Excellence le Lieutenant-Général Maximilien-Henri *de Røeder*, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de l'Empire allemand près la Confédération suisse ;

**Sa Majesté le Roi d'Italie :**

Son Excellence Monsieur le Sénateur Louis-Amédée *Melegari*, Ministre d'Etat, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse ;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

**Article I.**

Les articles 2, 3, 4, 9 et 11 de la Convention du 15 octobre 1869 sont modifiés comme suit :

**Art. 2.**

Pour que le chemin de fer du St-Gothard puisse remplir les conditions d'une grande ligne internationale, il ne doit pas, à son point culminant, avoir plus de 1162 $\frac{1}{2}$  mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer.

Le rayon minimum des courbes ne devra pas être inférieur à 300 mètres; cependant, dans les cas exceptionnels, on pourra, sur de faibles longueurs, appliquer le rayon de 280 mètres.

Le maximum des pentes ne devra pas excéder 25 ‰ entre Gurtellen et Gœschenen, et entre Fiesso et Airolo; 26 ‰ entre Erstfeld (ou Silenen) et Gurtellen, et entre St-Pellegrino et Fiesso; enfin 27 ‰ entre Bodio et St-Pellegrino, et entre Giubiasco et Bironico.

Le Conseil fédéral n'autorisera la compagnie à appliquer ces rayons minimum (280 mètres) et ces pentes maximum (26 à 27 ‰) que dans le cas où l'on réaliserait par ce moyen d'importantes économies.

Le grand tunnel à construire entre Göschenen et Airolo devra être établi en ligne droite, sauf la courbe de raccordement à Airolo, d'environ 125 mètres de longueur.

Le grand tunnel de Göschenen à Airolo sera construit à double voie. Les lignes d'accès d'Erstfeld (ou Silenen) à Göschenen et d'Airolo à Bodio seront prévues pour recevoir la double voie en cas de besoin. En attendant, ces lignes seront construites pour une voie; cependant, partout où plus tard, en cours d'exploitation, l'élargissement de la plate-forme ne serait plus possible ou entraînerait un surcroît de dépense considérable, par exemple dans les longs tunnels, les grands ponts, les murs, terrassements, etc., ces travaux seront de prime abord exécutés pour deux voies.

Toutes les autres lignes peuvent être établies pour une simple voie. Quant au tunnel de Goldau, le Conseil fédéral appréciera s'il doit être établi à une ou à deux voies.

### Art. 3.

Les travaux de construction du grand tunnel à établir entre Göschenen et Airolo sont présumés devoir être achevés à la fin de septembre 1881.

Les lignes de Biasca au lac Majeur (Locarno) et de Lugano à Chiasso se trouvant terminées et mises en exploitation, les travaux sur les lignes Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca et Cadenazzo-Pino devront être entrepris en temps nécessaire pour que ces lignes soient ouvertes à l'exploitation simultanément avec le tunnel de Göschenen à Airolo.

La construction des lignes Lucerne-Immensee, Zoug-Arth et Giubiasco-Lugano est ajournée jusqu'à l'époque où la ligne Immensee-Pino sera livrée à l'exploitation. Si, dans l'intervalle, la compagnie du Gothard se trouvait en position de construire l'une ou l'autre de ces lignes, elle aurait à soumettre au Conseil fédéral une justification financière qui laisse entièrement intactes les ressources destinées à la ligne principale Immensee-Pino.

Après l'ouverture de la ligne Immensee-Pino, la compagnie du Gothard devra prendre en mains et exécuter la construction

des trois lignes ajournées, aussi promptement que sa position financière le permettra. Le Conseil fédéral prononcera sur la question de savoir si tel est le cas, ainsi que sur l'ordre dans lequel les lignes en question devront être mises en œuvre.

#### Art. 4.

La Confédération suisse pourvoira à ce que, pour l'époque de la mise en exploitation de la ligne Immensee-Pino, cette ligne soit reliée aux chemins de fer Sud-Argovien et Nord-Est suisse depuis la station d'Immensee.

En reliant pour la même époque le réseau italien à la ligne Bellinzone-Pino, l'Italie pourvoira à ce que le raccordement entre la ligne du Gothard et le port de Gênes soit établi de la manière la plus convenable, au jugement du Gouvernement italien, et de façon à donner aussi satisfaction aux intérêts de la ville de Milan par un tracé aussi favorable que celui longeant le lac Majeur.

Les parties contractantes s'engagent d'une manière générale à faire leur possible pour que les lignes d'accès au réseau du St-Gothard soient corrigées dans le sens d'un raccourcissement, et en particulier la Confédération s'engage à faire ses efforts pour obtenir la construction d'un tronçon qui permette d'éviter le détour sur la station d'Altstätten.

Au cas où cette ligne de raccourcissement ne serait pas construite au moment de la mise en exploitation de la ligne du St-Gothard, il serait procédé à une réduction équivalente du tarif des transports.

#### Art. 9.

Quand l'intérêt du capital-actions excédera le 8 %, la compagnie sera tenue de procéder à la réduction des taxes, et en première ligne à celle des surtaxes.

#### Art. 11.

La Confédération suisse prendra l'engagement général de faire exécuter les prescriptions de la présente Convention relatives à la construction du chemin de fer du St-Gothard.

En outre, les plans de construction et les devis seront soumis à l'approbation du Conseil fédéral, auquel la Société aura à pré-

sender, toutes les fois qu'il le jugera nécessaire, et au moins tous les trois mois, des justifications sur l'application de ses ressources comparées aux devis.

La Confédération suisse devra exiger de la Société un cautionnement correspondant d'une manière suffisante aux obligations contractées par elle. Ce cautionnement consistera en un dépôt d'espèces ou de bonnes valeurs, et il ne sera restitué que lorsque la Société aura rempli ses obligations ou qu'elle aura fourni les garanties nécessaires sous une autre forme.

Le Conseil fédéral prononcera sur toutes les questions qui ont trait à la construction du grand tunnel.

Il s'engage à présenter aux Etats subventionnants des rapports périodiques sur la marche et l'état des travaux, de même que sur le résultat de l'exploitation. Ces rapports seront mensuels et trimestriels quant à la marche des travaux, trimestriels et annuels pour le service d'exploitation.

## Article II.

La subvention, dont le chiffre avait été fixé à quatre-vingt-cinq millions par l'art. 17 de la Convention du 15 octobre 1869, sera augmentée de vingt-huit millions.

L'Allemagne s'engage à participer à cette augmentation pour la somme de dix millions de francs ;

l'Italie pour celle de dix millions ;

la Suisse pour celle de huit millions.

A la fin de chaque exercice, le Conseil fédéral fixera le chiffre de l'annuité à payer sur cette subvention supplémentaire, d'après le montant des dépenses effectuées, et déterminera la quote-part de chacun des Etats contractants sur la base de leur participation aux nouveaux subsides.

Conformément au protocole de Gœschenen, daté du 5 septembre 1877, le même principe sera appliqué pour déterminer la quote-part annuelle du tiers du subside de 85 millions de francs, qui jusqu'à présent, d'après l'article 17, 1<sup>er</sup> alinéa, de la Convention du 15 octobre 1869, devait être payée en neuf annuités égales.

Les dispositions des articles 18 et 19 de la Convention internationale du 15 octobre 1869 sont applicables à ces subsides.

### Article III.

Toutes les dispositions de la Convention du 15 octobre 1869 qui ne sont pas modifiées par les articles ci-dessus restent en vigueur.

### Article IV.

La présente Convention sera ratifiée dès que l'Assemblée fédérale suisse, le Reichstag allemand et le Parlement italien l'auront approuvée, et les ratifications en seront échangées à Berne aussitôt que possible.

*En foi de quoi* les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à *Berne* en triple expédition, le douze mars mil huit cent soixante-dix-huit (12 mars 1878).

(L. S.) (Sig.) **Schenk.** (L. S.) (Sig.) **Melegari.** (L. S.) (Sig.) **Røeder.**  
 » » **Heer.**  
 » » **Walti.**

---

# PROCÈS-VERBAL

DE LA

## CONFÉRENCE INTERNATIONALE

entre

la Confédération suisse, l'Empire d'Allemagne  
et le Royaume d'Italie,

tenue à Berne le 12 mars 1878,

concernant

le chemin de fer par le St-Gothard.

---

Les soussignés se sont réunis pour relire et signer la Convention supplémentaire relative au chemin de fer par le St-Gothard, sur laquelle ils se sont mis d'accord aujourd'hui. A cette occasion, les déclarations suivantes ont été consignées au présent procès-verbal.

Il est entendu entre les parties contractantes qu'on ne procédera à l'échange des ratifications de la Convention de ce jour que lorsque la Compagnie du chemin de fer du St-Gothard aura, par une justification financière, démontré qu'elle dispose des ressources déclarées nécessaires par la Conférence de Lucerne pour l'exécution du programme arrêté par la convention actuelle.

La Délégation du Royaume d'Italie déclare que la ratification du traité supplémentaire par son Gouvernement sera subordonnée à la condition qu'il obtiendra le concours des provinces, communes et corps moraux intéressés à l'entreprise du Gothard.

La Délégation suisse, de son côté, déclare également que la ratification de ce traité de la part des Autorités fédérales dépend de la condition d'un concours suffisant des Cantons et des compagnies de chemins de fer intéressés à l'entreprise du St-Gothard.

Le Plénipotentiaire italien n'est pas formellement autorisé, comme le sont ceux de l'Allemagne et de la Suisse, à mettre les conclusions de la Conférence de Gœschenen sur le même pied que celles de la Conférence de Lucerne, autorisation qui, à son avis, ne saurait lui faire défaut. Toutefois, pour sauvegarder sur ce point la liberté de son Gouvernement, il croit devoir déclarer qu'il n'appose que *sub spe rati* sa signature au présent traité.

Ainsi fait et signé à *Berne*, le douze mars mil huit cent soixante-dix-huit.

(Sig.) **Schenk.**

» **Heer.**

» **Welti.**

(Sig.) **Rœder.**

(Sig.) **Melegari.**





## **Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant l'entreprise du chemin de fer du St-Gothard. (Du 25 juin 1878.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1878
Date	
Data	
Seite	57-112
Page	
Pagina	
Ref. No	10 065 052

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.