

E 1004 1/79

*CONSEIL FÉDÉRAL*  
*Procès-verbal de la séance du 13 octobre 1869<sup>1</sup>*

3891. Schweiz. Delegation zur internationalen Konferenz in Sachen der Gotthardbahn. Ermächtigung zur Unterzeichnung des Schlussprotokolls u. eines Vertrages mit Italien.

Mündlicher Vortrag.

Das Präsidium eröffnet, dass die Unterhandlungen der internationalen Konferenz in Sachen der *Gotthard-Eisenbahn* dahin gediehen seien, dass ein Schluss-

---

1. Absents: V. Ruffy, W.M. Naeff.



protokoll vereinigt und zum unterzeichnen bereit sei. Dass jedoch auf Grundlage desselben ein Vertrag mit Italien abgeschlossen werden müsse mit der Bestimmung, dass bis zu einer näher zu bezeichnenden Frist über die Subventionssumme feste Erklärung abgegeben werden und auch den übrigen Konferenzstaaten der Zutritt zu diesem Vertrage offen behalten bleiben müsse.

Nach obgewalteter Diskussion ist beschlossen worden: es seien die diesseitigen Delegierten ermächtigt:

1. zur Unterzeichnung des erwähnten Schlussprotokolls.<sup>2</sup>
2. zum Abschluss eines, auf Grundlage dieses Schlussprotokolls beruhenden Vertrages mit Italien<sup>3</sup>.

Protokollauszug an die herwärtige Delegation (Hr. Bundespräsident Welti und Mitabgeordnete) zur Vollziehung unter Anschluss der betreffenden Vollmachten.

(Im übrigen konfidentiell zu behalten.)

---

2. *Reproduit en annexe.*

3. *RO X, pp. 528—539.*

#### ANNEXE

K I 439

Protocole final  
des  
Conférences internationales  
*qui ont eu lieu à Berne en Septembre et Octobre 1869,*  
*entre*  
*la Confédération de l'Allemagne du Nord, le Grand-Duché de Bade, le Royaume d'Italie,*  
*la Confédération suisse et le Royaume de Wurtemberg*  
*pour la*  
*construction du chemin de fer par le St-Gothard.*  
*Du 13 Octobre 1869.*

La Conférence s'est réunie aujourd'hui en séance de clôture pour constater que ses membres sont tombés d'accord sur les points suivants:

#### Article premier.

Les Etats qui ont pris part aux Conférences s'unissent pour assurer la jonction entre les chemins de fer allemands et les chemins de fer italiens par le moyen d'un chemin de fer suisse à travers le St-Gothard.

Le réseau du St-Gothard à construire pour atteindre ce but comprend les lignes suivantes:

Lucerne-Kussnacht-Immensee-Goldau,  
Zoug-St-Adrien-Goldau,  
Goldau-Fluelen-Biasca-Bellinzone,  
Bellinzone-Lugano-Chiasso,  
Bellinzone-Magadino-Frontière italienne vers Luino,  
Bellinzone-Locarno.

Dans le but de faciliter l'exécution de ces lignes, les Etats qui ont pris part à la Conférence accorderont en commun une subvention à la société qui se formera pour la construction et l'exploitation

du chemin de fer du St-Gothard. Cette subvention sera fournie par l'intermédiaire de la Confédération suisse et d'après les dispositions plus précises du traité.

Dans l'organisation de cette Société, le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de l'entreprise et de tous les engagements qu'il a contractés dans le présent traité. A cet effet, les statuts de la Société devront être soumis à l'approbation du Gouvernement fédéral.

#### 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 1162½ mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer; le rayon minimum des courbes ne devra pas être inférieur à 300 mètres et le maximum des pentes ne devra pas excéder 25‰. Pour le cas où il serait nécessaire de dépasser le 25‰ entre Biasca et Lavordo, on demandera à cet effet l'autorisation du Conseil fédéral, qui, sur ce tronçon, pourra accorder une augmentation jusqu'à 26‰.

La durée de la construction du tunnel à établir en ligne droite entre Gæschenen et Airolo est présumée être de 9 années. Le commencement des travaux sera fixé par le Conseil fédéral.

La ligne de Fluelen à Biasca sera construite à double voie. Sur le reste de la ligne Goldau-Bellinzone les tunnels seront construits pour une double voie, mais les travaux d'art et de terrassement pourront être exécutés pour une seule voie.

Toutes les autres lignes pourront n'être établies que pour une simple voie.

#### Art. 3.

Les lignes du réseau du St-Gothard seront construites dans l'ordre suivant, et la durée de la construction est pour chacune d'elles fixée comme suit:

Les lignes de Biasca au Lac Majeur et de Lugano à Chiasso devront être achevées 3 ans après la constitution de la société.

L'Italie s'engage à ce que pour la même époque le tronçon de raccordement de Chiasso à Camerlata soit construit et mis en exploitation.

Les travaux sur les autres lignes du réseau devront être entrepris en temps nécessaire pour qu'ils puissent être achevés et que ces lignes soient ouvertes simultanément avec la grande galerie de Gæschenen à Airolo.

Les lignes dont la construction est supposée de 2½ années sont les suivantes:

Lucerne-Kussnacht-Goldau,  
Zoug-St-Adrien-Goldau,  
Biasca-Bellinzone,  
Lugano-Chiasso,  
Bellinzone-Frontière suisse (Pino),  
Bellinzone-Locarno.

Les lignes dont la construction est supposée de 4½ années sont les suivantes:

Goldau-Fluelen,  
Fluelen-Gæschenen,  
Airolo-Biasca,  
Bellinzone-Lugano.

#### Art. 4.

La Confédération suisse pourvoira à ce que, par un passage sur le Rhin près de Bâle, le chemin de fer Central suisse soit relié au réseau du Grand-Duché de Bade.

L'Italie construira un chemin de fer sur la rive gauche du Lac Majeur, rejoignant le chemin [de fer] suisse sur la frontière près de Pino à un des points du réseau italien situé sur la route directe de Gènes.

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. 5.

La Suisse s'engage à ce que toutes les parties de la ligne telles qu'elles devront être construites en vertu du traité soient livrées le plus tôt possible à l'exploitation, lorsqu'elles seront terminées.

Dès que toute la ligne sera achevée, l'exploitation en devra être organisée. L'organisation du service de l'exploitation sera soumise à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 6.

Les cas de force majeure réservés, l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard devra être assurée contre toute interruption et elle devra dans toutes ses parties répondre à ce qu'on est en droit d'exiger d'une grande ligne internationale.

Toutefois, la Suisse se réserve de prendre les mesures nécessaires pour le maintien de la neutralité et pour la défense du pays.

Art. 7.

Les Gouvernements qui ont pris part aux conférences feront leurs efforts pour faciliter le plus possible, en vue de l'intérêt commun, le trafic entre l'Allemagne et l'Italie, et à cet effet, ils chercheront à provoquer sur le chemin de fer du St-Gothard un transport des personnes, des marchandises et des objets postaux le plus régulier, le plus commode, le plus rapide et le meilleur marché possible.

La Compagnie du chemin de fer du St-Gothard organisera, avec les chemins de fer des Etats subventionnants de l'Allemagne et du Royaume d'Italie, sur la demande des administrations de ces chemins de fer, un service direct (cumulatif), pour le transit sur le St-Gothard.

La Suisse s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les trains soient organisés de telle manière qu'autant que possible ils coïncident sans interruption avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie.

Elle s'engage aussi à faire établir sur la ligne du St-Gothard en été au moins trois trains de voyageurs par jour dans les deux directions et en hiver au moins deux. Ces trains chemineront sans interruption et l'un d'eux sera un train express.

Art. 8.

Pour ce qui concerne le trafic transitant d'Allemagne en Italie et *vice versa*, on a fixé comme suit les taxes maximales de transports:

*Voyageurs.*

I<sup>re</sup> classe 50 centimes par lieue suisse; II<sup>me</sup> classe 35 centimes, et III<sup>me</sup> classe 25 centimes. Toutefois, pour les parties de la ligne ayant une pente de 15‰ et plus, l'entreprise du St-Gothard pourra exiger une surtaxe de 50%.

*Marchandises.*

*Grande vitesse:* 45 cent. par tonne et par kilomètre, sans aucun supplément de taxe.

*Petite vitesse:* 1° pour les matières brutes, telles que le charbon, le coke, le minerai, les terres, les engrais, le soufre, les pierres, le bois, etc., de même que pour le fer et les marchandises brutes en fer, en tant que ces objets sont expédiés en wagons complets, la taxe ne pourra excéder 5 centimes par tonne et par kilomètre, avec une surtaxe de 3 centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne qui offrent des pentes de 15‰ et au-dessus. 2° Pour toutes les autres marchandises, la taxe ne pourra excéder 14½ centimes par tonne et par kilomètre, ou 19½ centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne ayant des pentes de 15‰ et au-dessus, tout autre supplément de taxe étant exclu.

Art. 9.

Quand l'intérêt du capital-actions excédera le 9%, la Compagnie sera tenue de procéder à la réduction des taxes, et en première ligne à celle des surtaxes.

13 OCTOBRE 1869

315

## Art. 10.

La Société du chemin de fer du St-Gothard est tenue de faire jouir, pour le transport des personnes et des marchandises d'Italie, pour l'Italie et à travers l'Italie, les chemins de fer des Etats subventionnants au moins des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordés soit à d'autres chemins de fer en dehors de la Suisse, soit à des parties et à des stations particulières de ces chemins de fer, soit enfin aux stations frontières suisses. Elle ne peut entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ce principe se trouverait violé.

En particulier, les réductions de tarifs que voudrait accorder le chemin de fer du St-Gothard en vue d'activer le trafic pour l'Italie, de l'Italie et à travers l'Italie, devront, avant leur mise en vigueur, être communiquées à temps aux Gouvernements des Etats subventionnants, et, sur leur demande, les réductions de tarifs dont il s'agit devront être accordées à partir de la même époque pour les chemins de fer et les districts concurrents.

## Art. 11.

Les Etats qui ont pris part aux Conférences sont tombés d'accord pour fixer à 85 millions de francs le chiffre de la subvention nécessaire pour rendre possible l'établissement du chemin de fer par le St-Gothard.

## Art. 12.

Un tiers des subsides sera payé en neuf annuités égales. Relativement au paiement des deux autres tiers, les dispositions suivantes feront règle:

a) Pour chaque exercice il sera transmis, en temps opportun, aux Etats subventionnants, un programme et un devis des travaux à opérer dans la grande galerie du St-Gothard.

b) Le Conseil fédéral fixera l'époque du commencement du premier exercice, et à la fin de chaque exercice il fera connaître aux autres Etats le montant de la somme qui a été réellement dépensé.

Le paiement de cette somme s'effectuera après la vérification des travaux, faite en conformité de l'art. 16. Toutefois ces paiements ne pourront excéder la somme portée au budget de l'exercice.

Le paiement des annuités égales et celui des sommes consacrées chaque année à la construction du tunnel s'effectueront en espèces entre les mains du Gouvernement fédéral, un mois après la vérification des travaux de construction dudit tunnel.

On liquidera, lors du dernier versement, le solde éventuel de la subvention totale.

## Art. 13.

Les Etats se réservent un droit de participation aux résultats financiers de l'entreprise, en ce sens qu'aussitôt que l'intérêt annuel des actions dépassera le 7%, la moitié de l'excédent sera partagée entre les Etats subventionnants, dans la proportion de leurs subsides.

## Art. 14.

Les subsides seront mis à la disposition du Gouvernement fédéral suisse, d'après les prescriptions de l'art. 12 ci-dessus. Ce Gouvernement fera parvenir ces subsides en même temps que ceux de la Suisse à la Compagnie, avec laquelle il aura à s'entendre sur la construction et l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard.

## Art. 15.

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

En particulier, elle 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 se prononcera sur toutes les questions qui ont trait à la construction de la grande galerie.

Il s'engage à présenter aux Etats contractants des rapports périodiques sur la marche et l'état des travaux, de même que sur le résultat de l'exploitation.

## Art. 16.

Chaque Etat contractant aura le droit de prendre, sur les lieux, connaissance de l'état des travaux après avoir désigné au Gouvernement suisse les personnes qu'il chargera de cette inspection.

Chaque année à une époque déterminée on procédera à la vérification des travaux des deux grandes galeries du St-Gothard et du Monte-Cenere. Le Conseil fédéral invitera les Etats contractants à envoyer des délégués pour assister à cette opération: un procès-verbal sera dressé et signé par les délégués présents.

## Art. 17.

S'il existe dans les concessions cantonales des dispositions contraires à celles du présent traité, ces dispositions seront abrogées par la publication de ce dernier.

Si un Canton suisse entravait d'une manière quelconque l'établissement ou l'exploitation de la ligne du St-Gothard, la Confédération évoquerait à elle l'affaire et prendrait l'initiative des mesures nécessaires.

## Art. 18.

La Société peut être actionnée à son siège social.

S'il survient des contestations en matière de droit civil entre la Confédération et l'entreprise du St-Gothard, elles seront réglées par le Tribunal fédéral.

## Art. 19.

Au cas où la concession du chemin du St-Gothard viendrait à être transmise à une autre société, cette transmission devra être approuvée par le Conseil fédéral, qui prend l'engagement de pourvoir à ce que toutes les stipulations du présent traité restent entièrement en vigueur.

Dans le cas où une fusion viendrait plus tard à être opérée entre des chemins de fer suisses et le chemin de fer du St-Gothard, ou si la Société du St-Gothard construisait de nouvelles lignes, les obligations incombant à cette dernière passeraient à l'entreprise plus étendue, en tant qu'elles se rapportent à l'exploitation.

Relativement à la participation des Etats au subside de 85 millions, mentionné à l'art. 11, les Délégations font les déclarations suivantes:

*L'Allemagne du Nord:* «La mission des délégués de la Confédération de l'Allemagne du Nord était d'étudier sous toutes ses faces la possibilité de réaliser le projet du St-Gothard et de rapporter une idée exacte quant aux fonds sur lesquels on pourrait compter de la part des Etats les plus intéressés à cette entreprise.

C'est basé sur ce rapport que le Chancelier de la Confédération, M. le comte de Bismark, se proposerait de porter les actes provisoirement stipulés par la haute Conférence à la connaissance et à la décision du Conseil fédéral et de la Diète de l'Allemagne du Nord. Du reste, les délégués de la Confédération du Nord doivent mentionner ici le fait que toute subvention à fournir de sa part ne pourrait être destinée qu'à l'établissement du chemin de fer du St-Gothard, à l'exclusion de tout autre passage par les Alpes.»

La *Délégation badoise* déclare que le Gouvernement grand-ducal, après avoir déjà porté à la connaissance du Gouvernement suisse, par une note officielle datée du 5 Avril dernier, que ce serait au passage du St-Gothard seul qu'il serait en état de fournir des subsides, et considérant le résultat final des Conférences internationales, est disposé à participer à la subvention de 85 millions de francs à fournir à l'entreprise du chemin de fer du St-Gothard par la somme de trois millions de francs, le consentement des États du Grand-Duché restant réservé.

*L'Italie* concourra à l'œuvre du St-Gothard pour une somme de 45 millions de francs. Elle prend en outre l'engagement de faire les raccordements nécessaires entre Chiasso et Camerlata, comme aussi entre la frontière suisse, sur la rive gauche du lac Majeur, et un point à son choix du réseau italien.

La *Délégation suisse* déclare que la Suisse fournira un subside de 20 millions de francs.

Le *Royaume de Wurtemberg*. En décidant de prendre part aux travaux de la Conférence internationale, le Gouvernement du Wurtemberg est parti de la supposition que, relativement au trafic

15 OCTOBRE 1869

317

entre le Wurtemberg et l'Allemagne d'une part, et l'Italie (par le St-Gothard) de l'autre, on reconnaîtrait le principe de l'acheminement sur les lignes les plus courtes.

Comme cet espoir ne s'est pas réalisé dans les négociations qui ont eu lieu jusqu'à présent, le Wurtemberg doit faire dépendre d'une entente ultérieure avec Bade, sur leurs rapports réciproques de concurrence pour le service des transports entre l'Allemagne et l'Italie, la question d'une subvention à accorder à l'entreprise du St-Gothard en général et la question plus spéciale du chiffre de cette subvention.

Dans ce sens, les représentants du Wurtemberg ne peuvent qu'en référer à leur Gouvernement sur toute proposition relative aux subventions.