

**Zeitschrift:** Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard

**Band:** 3 (1874)

**Rubrik:** Bases de l'entreprise

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 07.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## *A l'Assemblée générale des actionnaires de la Société du chemin de fer du Gothard.*

*Messieurs*

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale des actionnaires de la Société du chemin de fer du Gothard notre *troisième Rapport de gestion*, comprenant l'exercice de 1874.

### **I. Bases de l'entreprise.**

Le Traité international du 15 Octobre 1869 concernant le chemin de fer du Gothard stipule à l'Art. 3 que la ligne de Lugano à Chiasso devra être achevée 3 ans après la constitution de la Société et que *pour la même époque le tronçon de raccordement de Chiasso à Camerlata doit être construit et mis en exploitation*. La Société du chemin de fer du Gothard a, comme on le sait, été constituée le 6 Décembre 1871. Les deux sections susindiquées devaient donc être achevées pour le 6 Décembre 1874. Nous avons ouvert la ligne de Lugano à Chiasso au jour fixé et l'exploitation en a eu lieu depuis lors d'une manière régulière. Par contre, le tronçon de raccordement Chiasso-Camerlata n'était pas encore terminé le 6 Décembre 1874 et l'on pouvait prévoir qu'il se passerait encore du temps avant qu'il fût achevé. Nous ne pouvions accepter cet état de choses sans manquer à nos devoirs vis-à-vis de notre Société. Par conséquent, nous nous adressâmes au Conseil fédéral suisse en date du 30 Décembre 1874 pour lui exposer que « le non-achèvement du tronçon de raccordement Chiasso-Camerlata entraîne un « grave préjudice pour la Société du chemin de fer du Gothard. D'abord il a pour effet de renchérir « considérablement le transport de tous les objets nécessaires pour l'exploitation de la ligne Lugano- « Chiasso, en tant que ces objets parviennent par la voie de Milan, ce qui est le cas pour la presque « totalité d'entre eux. Ensuite il est évident que tant qu'il n'existe pas une ligne ferrée continue de « Milan jusqu'à Lugano, mais que cette ligne reste interrompue entre Camerlata et Chiasso, les recettes « du tronçon Lugano-Chiasso doivent s'en ressentir gravement, car il n'est pas besoin de démontrer que « si les voyageurs doivent parcourir à pied ou en omnibus la route entre Camerlata et Chiasso, et que

« si les marchandises doivent y être transportées par des véhicules ordinaires et subir ainsi des transchargements à Camerlata et à Chiasso, il en doit résulter une diminution très sensible du trafic sur la ligne Lugano-Chiasso. Enfin, il y a encore à remarquer que la ligne Lugano-Chiasso exige encore, comme c'est le cas pour toute ligne récemment livrée à l'exploitation, de nombreux travaux de parachèvement et que, entre autres, la station de Chiasso, telle qu'elle doit être établie, n'a pas encore pu recevoir son exécution définitive, et cela sans qu'il y ait de notre faute. Si donc les matériaux nécessaires pour ces constructions doivent — en tant qu'ils proviennent d'Italie — être transportés par roulage de Camerlata à Chiasso et subir les transchargements que cela entraîne, au lieu d'arriver par chemin de fer jusqu'à Chiasso pour passer sur la ligne Chiasso-Lugano, il en résulte aussi un renchérissement très considérable du transport. Il ne sera pas difficile de formuler plus tard par des chiffres le préjudice que cet état de choses entraîne pour la Société du chemin de fer du Gothard. Ce préjudice provient uniquement de ce qu'il n'a pas été satisfait à l'engagement de construire et de mettre en exploitation le tronçon de raccordement de Chiasso à Camerlata pour le 6 Décembre 1874, et il ne saurait être douteux que ceux qui sont la cause de ce préjudice doivent être tenus à réparer le dommage. » Se fondant sur ces circonstances, la Direction du chemin de fer du Gothard déclarait en terminant qu'elle devait nantir formellement le Conseil fédéral de cette affaire, en le priant de bien vouloir faire les démarches opportunes pour sauvegarder les intérêts de la Société du chemin de fer du Gothard.

C'est sans doute ici le lieu de mentionner les difficultés qui se sont élevées entre notre Société, soit entre le Conseil fédéral et le Canton du *Tessin*, au sujet des *droits de consommation* perçus dans le dit canton. Il s'agit notamment de l'interprétation des concessions accordées par le Canton du *Tessin* pour les parties du réseau du chemin de fer du Gothard situées sur son territoire, concessions qui se rattachent aux « Bases de l'entreprise » dont traite le présent chapitre.

Il est prélevé, dans le canton du *Tessin*, des droits de consommation sur une série d'articles. Ces droits sont perçus à la frontière suisse, comme les péages fédéraux, et ce sont les fonctionnaires et employés de l'Administration fédérale des Péages qui en font la perception pour le compte du Canton du *Tessin*. L'Art. 7 des deux concessions délivrées le 16 Mai 1868 par le Canton du *Tessin* pour les lignes Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso est conçu comme suit: « L'importation dans le territoire cantonal de tous les matériaux et objets nécessaires à la construction et à l'exploitation de la ligne ferrée du Gothard et des bâtiments qui en font partie, est exempte de toute taxe cantonale (ogni tassa cantonale) pendant toute la durée de la concession ». Et l'Art. 7 de la concession du 19 Mai 1869 du Canton du *Tessin* pour les lignes de Biasca au Gothard (frontière tessinoise du côté d'Uri) et de Lugano à Bellinzona, dit de son côté: « La Compagnie du chemin de fer est exempte de toute imposition cantonale et communale. Cette disposition, toutefois, ne s'applique pas aux bâtiments et immeubles qui sont la propriété de la Compagnie, sans être en rapport nécessaire avec le chemin de fer. »

Le texte de ces dispositions des concessions met hors de doute que le Canton du *Tessin* n'est pas fondé à percevoir le droit de consommation cantonal sur les matériaux destinés à la construction et à l'exploitation du chemin de fer du Gothard.

Par conséquent nous avons protesté contre la prétention de percevoir le droit tessinois de consommation sur la chaux, les bois, les pierres, etc., importés d'Italie et destinés à la construction des lignes tessinoises de plaine, et en avons appelé au Conseil fédéral qui, reconnaissant notre droit, s'est prononcé en notre faveur.

Le Conseil d'Etat du Tessin, sur l'invitation du Grand Conseil, en a appelé à l'Assemblée fédérale de cette décision, se fondant, quant au fond, sur ce que les concessions délivrées par le Canton du Tessin n'exemptent pas du droit cantonal de consommation les matériaux destinés à la construction et à l'exploitation du chemin de fer du Gothard et, quant à la forme, sur ce que le litige n'aurait pas dû être soumis au Conseil fédéral, mais à un tribunal arbitral, comme il est prévu par les dites concessions.

Dans son message à l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral répondant au recours du Conseil d'Etat du Tessin s'en réfère, quant au fond, au texte précis des concessions tessinoises et, quant à la forme, au fait que, d'après la Constitution fédérale, il appartient incontestablement au Conseil fédéral d'exercer un droit de surveillance sur les « péages cantonaux » et au fait de l'approbation des concessions du Canton du Tessin par l'Assemblée fédérale. Le Conseil fédéral dit à cet égard : « Dans le cas actuel, c'est en vertu de la « concession pour le chemin de fer du Gothard, c. à d. d'un acte approuvé par le pouvoir législatif « fédéral et élevé par là au rang de loi fédérale, que l'entreprise est exemptée de toute imposition « cantonale, et par conséquent évidemment aussi des droits cantonaux de consommation. La perception « du droit cantonal dont il s'agit ici constituerait une violation de l'acte de législation fédérale susmentionné, « et c'est précisément pour cela que le Conseil fédéral a non-seulement le droit, mais encore le devoir « d'intervenir. » Le Conseil fédéral termine son message en ces termes : « L'obligation de surveillance « imposée au Conseil fédéral par la Constitution et par la loi doit être remplie d'autant plus min- « tieusement que le droit cantonal dont il s'agit est une exception au système de libre échange et qu'il « est unique dans nos institutions. »

L'Assemblée fédérale ne s'est pas encore prononcée jusqu'ici sur ce recours du Conseil d'Etat du Tessin.

## II. Etendue de l'entreprise.

Il n'y a eu, durant l'exercice, aucune question y relative qui mérite d'être mentionnée.

## III. Organes de la Société.

L'organisation de l'administration est demeurée, aussi en 1874, la même en principe. Elle a seulement été complétée suivant les besoins.

En présence de l'ouverture prochaine de l'exploitation sur les lignes Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso, il a été arrêté un « Règlement concernant l'organisation de l'exploitation pendant la période de construction » et l'on a dressé, pour la même période, un « Plan de comptabilité pour l'exploitation », ainsi qu'un « Règlement concernant la comptabilité pour l'exploitation des tronçons du réseau du Gothard. »

D'après le règlement concernant l'organisation du service d'exploitation, ce dernier comprend le « service commercial » et le « service d'exploitation proprement dit ».

La direction supérieure du service commercial est confiée au Membre de la Direction, chef du II<sup>e</sup>