

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 35 (1906)

Rubrik: L'arrêté du conseil fédéral, du 2 février 1905, concernant l'établissement de la seconde voie de Giubiasco à Chiasso ainsi que d'une station d'évitement entre Lucerne et Meggen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

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

Pour la fixation de l'état créateur du fonds de renouvellement pour toute la durée de l'exploitation du chemin de fer du Gothard jusqu'à fin 1905, c'est aussi le mémoire des experts qui nous a servi de guide principal. En ce qui regarde la superstructure, le calcul a été basé sur l'effectif des voies fin 1905, sur la durée totale des divers types de voies existants en des points déterminés, sur la moyenne de la durée réelle d'emploi, sur la charge brute effective, sur la capacité de transport et sur le coût d'exécution diminué du produit de la vente de vieux matériel. Quant au matériel roulant, les versements ont été calculés selon la méthode des experts du Tribunal fédéral pour chaque année écoulée depuis l'ouverture à l'exploitation des lignes tessinoises de plaine jusqu'en 1894 et les prélèvements effectifs ont été rectifiés suivant les normes arrêtées par les experts; les montants ainsi calculés et majorés de ceux afférents à la période du 1^{er} janvier 1894 à fin 1905 représentent l'état créateur. Nous avons procédé de même pour ce qui concerne le mobilier et les ustensiles. En regard de l'état créateur calculé nous avons la situation réelle du fonds; comme il est dit plus haut, une fraction de la différence se trouve éliminée par son inscription au compte de 1906; quant au reste la compensation en pourrait, aux termes de la loi sur la comptabilité, être compensée jusqu'au rachat par le moyen d'annuités; désireux toutefois de liquider définitivement cette question depuis si longtemps pendante, nous avons préféré reporter la totalité de la différence au compte de l'exercice 1906.

Dans notre lettre transmissive de ces justifications nous n'avons pas omis d'insister expressément sur le fait que celles-ci ne sauraient en rien préjuger le calcul du produit net au sens des concessions; cette déclaration de notre part s'imposait d'autant plus que l'autorité supérieure nous a invités non seulement à compenser les différences dans le compte annuel de 1906, mais aussi à compléter en conséquence les justifications du produit net présentées antérieurement pour la période de calcul de 10 ans. Ce point reste donc en suspens pour le moment; d'autre part le chapitre B. Partie spéciale. III. Finances contient tous les chiffres relatifs à la solution de la question du fonds de renouvellement.

IV. L'arrêté du Conseil fédéral, du 2 février 1905, concernant l'établissement de la seconde voie de Giubiasco à Chiasso ainsi que d'une station d'évitement entre Lucerne et Meggen.

Au commencement de février 1905 le département fédéral des postes et chemins de fer avait attiré notre attention sur le fait que l'horaire d'été prévoyait une augmentation des croisements de trains à la station de Rivera entre Bellinzona et Lugano, et que la régularité de la circulation des trains en souffrirait sensiblement, qu'on ne pourrait remédier radicalement à cet état de choses que par le doublement de la voie de Giubiasco à Lugano ou Chiasso, mais que l'intercalation de stations d'évitement sur les rampes du Monte-Cenere constituerait déjà une amélioration. Aux premiers jours de janvier 1906 nous transmîmes au département des chemins de fer les plans et devis de deux de ces stations, mais vers la fin du mois déjà il nous fut répondu que les extensions que nous propositions ne suffisaient plus et le 2 février 1906 le Conseil fédéral prenait l'arrêté suivant:

„Le Conseil fédéral suisse,

„vu un rapport du département des chemins de fer et en application de l'art. 14 de la loi du
„23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer,

arrête:

„Considérant que la densité de la circulation des trains a constamment augmenté ces dernières
„années sur la ligne principale du chemin de fer du Gothard et que, par suite des nombreux croi-
„sements de trains sur les sections construites à simple voie, il devient de jour en jour plus difficile
„d'observer exactement les horaires des trains, le moment est venu où l'établissement d'une seconde
„voie sur les sections Lucerne-Immensee, Brunnen-Fluelen et Giubiasco-Chiasso doit être qualifié de
„nécessité, si l'on veut que l'exploitation du chemin de fer du Gothard réponde aux conditions
„qu'on est en droit d'exiger d'une grande ligne internationale.

„Comme toutefois l'exécution de la seconde voie se heurtera sur certaines sections à des
„difficultés extraordinaires, il semble convenable de répartir sur une assez longue période la réali-
„sation de ce postulat.

„Conséquemment il est ordonné que pour le moment la seconde voie doit être établie sur la
„section Giubiasco-Chiasso, qu'une station de croisement sera intercalée entre Lucerne et Meggen et
„que la Compagnie du Gothard soumettra au département des chemins de fer, dans le plus bref
„délai possible, les plans et devis relatifs à ces travaux.

„Est réservée à plus tard la décision concernant l'exécution de la seconde voie sur les
„sections Lucerne-Immensee et Brunnen-Fluelen.“

Après avoir sollicité et obtenu du département des chemins de fer une entrevue aux fins d'examiner la question, nous adressâmes au Conseil fédéral, avec son assentiment, une demande tendant à ce que l'arrêté ci-dessus fût rapporté; nous estimions avoir démontré dans ce mémoire que le doublement de la voie de Giubiasco à Lugano ou Chiasso n'était point imposé par les conditions actuelles du trafic, attendu que les irrégularités de quelque importance qui se produisaient de temps à autre dans l'observation de l'horaire étaient dues à des causes de nature absolument transitoire (exposition de Milan, entrée en vigueur du nouveau traité de commerce avec l'Italie, insuffisance du matériel roulant des chemins de fer italiens de l'Etat, etc.). Nous faisons valoir également dans ledit mémoire que durant le court laps de temps qui nous séparait du passage de notre réseau en mains de la Confédération, il serait impossible d'achever même les études préliminaires d'un travail aussi important et aussi difficile que l'établissement de la seconde voie sur la ligne du Monte-Cenere, qu'en conséquence notre Compagnie ne retirerait pas le moindre profit de l'exécution de de ces travaux, qu'en plus il était notoire que dans les nombreuses sphères intéressées au percement des Alpes orientales — cantons, communes et particuliers — on faisait précisément en ce moment les plus grands efforts en faveur d'un tracé, dont l'exécution n'est pas réalisable sans l'élimination des fortes rampes du Monte-Cenere, de façon que les frais considérables du doublement de la voie actuelle devraient être considérés comme une dépense complètement inutile et faite en pure perte. Enfin nous n'avons pas omis d'appeler l'attention de l'autorité supérieure sur le fait que son arrêté était contraire aux traités conclus avec les Etats subventionnaires, traités qui sont la base primordiale de la constitution de notre Compagnie et qui ont prescrit la voie unique ou la double voie pour chacune des sections du réseau du Gothard.

Nous basant sur ces considérations, nous avons demandé au Conseil fédéral:

- 1^o De rapporter définitivement son arrêté du 2 février 1906 et de déclarer suffisant que la Compagnie du Gothard exécute, comme elle l'a offert, les deux stations d'évitement sur la ligne du Monte-Cenere.
- 2^o Subsidiairement de déclarer que son arrêté prérappelé ne préjuge la position juridique de la Compagnie pour ce qui regarde le rachat, ni au point de vue de la question de savoir si la seconde voie et la station de croisement entre Lucerne et Meggen prévues audit arrêté constituent une nécessité, ni au point de vue de l'imputation des frais de l'élaboration des plans et devis ordonnés.

En date du 10 août 1906 le Conseil fédéral a écarté cette requête dans toutes ses parties et même refusé de faire la déclaration subsidiairement demandée. Pour l'étude de cette question si gravement, voire même si extraordinairement onéreuse pour les intérêts de la Compagnie en regard de tous les autres réseaux rachetés, la Direction avait précédemment déjà et à plusieurs reprises consulté MM. les président et vice-président du Conseil d'administration et recouru à leur collaboration; elle crut maintenant opportun de proposer la convocation d'une commission du Conseil aux fins d'examiner ce qu'il y aurait à faire en l'occurrence et cette commission recommanda le recours à l'Assemblée fédérale contre l'arrêté du Conseil fédéral. Le recours transmis en temps utile est daté du 12 octobre 1906; il reproduit essentiellement, avec de nouvelles données, les arguments de notre requête exposés plus haut et se termine par la demande à l'Assemblée fédérale d'annuler les arrêtés du Conseil fédéral des 2 février et 10 août 1906. Le 1^{er} décembre le Conseil fédéral adressa à l'Assemblée fédérale un rapport dans lequel il exposait son point de vue; au cours de la session d'hiver les deux chambres désignèrent leurs commissions chargées de préavisier sur la question et les parties échangèrent de nouvelles écritures qui furent communiquées à ces commissions; ces dernières inspectèrent ensemble le 29 janvier 1907 les sections de ligne en cause et entendirent à cette occasion les nouvelles explications des délégués présents des parties. Le 10 avril 1907 et sur la proposition de sa commission le Conseil des Etats a écarté sans discussion notre recours. L'édition du soir de la „Nouvelle Gazette de Zurich“ n^o 99 de ce jour-là contient l'exposé du rapport de la commission et entre autres le passage suivant: „La commission trouve il „est vrai qu'on aurait dû exiger en 1900 déjà la seconde voie dont il s'agit; par là on ne serait „pas exposé à s'entendre reprocher que cette mesure n'est prise qu'en vue du rachat. Toutefois, et „le rapport insiste sur ce point, la décision de ce jour ne doit préjuger en aucune façon, au point „de vue du rachat, la position de droit de la Compagnie du Gothard vis-à-vis de la Confédération.“ Le Conseil national n'a pas encore discuté le recours.

V. Les gratifications extraordinaires de l'été 1906 et le relèvement des salaires pour cause de renchérissement de la vie.

Au chapitre II. 1. nous avons déjà dit que les conditions exceptionnelles du trafic avaient mis à contribution d'une façon tout à fait extraordinaire les forces actives de notre personnel, surtout pendant la période de novembre 1905 jusque vers le milieu de 1906. Tout naturellement nous fûmes obligés de renforcer notablement l'effectif de nos agents, mais il va de soi aussi qu'une semblable mesure ne peut s'accomplir que par étapes et que l'effet utile et compensateur ne s'en