

1504

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme.

ETC. ETC. ETC.

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici
è incaricato di presentare al Parlamento il progetto di
Legge del tenore che segue e di sottoporre la discussione

Dato a Torino addì 21 Gennaio 1858

[Signature]

[Signature]

Progetto di Legge

Il Governo del Re è autorizzato a concedere alle
Signori Maurizio Blanc e Giovanni Motti una
proroga di mesi sei, cioè a tutto Giugno 1858, per
presentare la ratifica ottenuta dal Governo
Svizzero per l'oggetto di cui all' numeri 2 e 3
degli articoli addizionali della Convenzione appro-
vata colla Legge di Giugno 1857.

3

N^o 2

Lettre, plan, memoire I^{er}

Monsieur le Deputé Mollard



Progetto di legge
presentato dall'ill. Di Laroni Pelli,
(Bona)
nella tornata del 22 Gen. 1874.

Signori Deputati,

Progetto per la costruzione della
ferrovia da Annecy a Ginevra

Giuffrè

Con legge del 4 Giugno
1874 venne approvata la
convenzione provvisoria, stipu-
lata in data del 23 precedente
Marzo fra i Ministri delle
Finanze e dei Lavori pubblici
ed i Signori Maurizio Blasi
ex Deputato di Nyon e Giovanni
Pietro Mottu, per la costruzione
di una linea di Ferrovia, in
prolungamento della Ferrovia
Vittorio Emanuele, da Annecy
a Ginevra.

Al servizio degli articoli
addizionali della citata conven-
zione è stabilito, che la linea
fra Annecy e Ginevra interessando,
non solo il territorio Savo, ma
ancora quello del Cantone di
Ginevra, i termini fissati dalla
convenzione medesima non sarebbero
decorsi, che a far tempo dalla
ratificazione per parte delle

Autorità Elettriche della
concessione provvisoria già
autorizzata dal Cantone suddetto
e presentata al Governo Sardo.

Ed al successivo articolo 3^o i
Concessionarii si obbligano a
presentare, prima del 31. Dicembre
1857 al Governo del Re la
sumentovata ratificazione, sotto
pena di decadere dalla concessione.

Per cause affatto indipendenti
dalla loro volontà, venendo i Con-
cessionarii decorarsi il termine loro
prefisso per far fede della ratifica-
zione anzidetta, presentarono le
loro istanze ed i rilievi loro
al Consiglio di Stato del Cantone
di Ginevra; e fecero quindi
constare in modo positivo al
Governo del Re, come i motivi
di ritardo siano assolutamente
indipendenti dal fatto loro, né
possa pure avvalorarsene il
Consiglio Cantonale, il quale sarebbe
costretto a cedere alla necessità del
temporeggiamento richiesto dagli
incombenti, che vogliono essere

al riguardo compiuti prima di
promuovere la ratifica richiesta.

Consta infatti nel modo
il più irrecusabile al Governo del Re,
che le Autorità Svizzere, come esse
dispostissime ad accogliere la
domanda loro inoltrata dai Signi
Blau e Mottu, hanno però dovuto,
per conciliare differenti interessi
locali, chiedere a quelli la pre-
sentazione di ulteriori studi;
motivo questo, pel quale non
poterono ancora essere ultimate
le relative negoziazioni, né si
potrà portare questa pratica
all'esame dell'Assemblea
Federale prima dell'ordinaria
Sessione del 1858.

Così stando le cose, e
sul riflesso ancora, che, se i
Signi Blau e Mottu non si
trovarono in grado di poter
adempire in tempo alla
suaccennata condizione loro
imposta, ciò non dipende dalla
loro volontà, ma da eventuali
circostanze a loro affatto estranee,

il Ministero dei Lavori pubblici,
di concerto con quello delle Finanze,
non esita punto a rinnovare
opportuna la concessione di
una congrua proroga ai Signori
Blanc e Motu per compiere
la obbligazione assunta col men-
tovato articolo 3.^o della Convenzione
provvisoria del 23. Marzo p.^o p.^o
ed a questo scopo ha l'onore di
presentarvi il seguente progetto
di legge

ph.

Chable 29 Janvier 1848

Monsieur le Président,

Dans la séance du 22 Janvier, Monsieur le Ministre des Travaux publics a présenté un projet de loi, pour obtenir la ratification d'une prorogation de six mois accordée à la Société Cantonale des Chemins de fer d'Assens, Genève, et lui donner ainsi le temps d'obtenir du Gouvernement Cantonal et du Gouvernement Fédéral la Commission du parcours sur le territoire Helvétique, que par Convention du 14 Juin 1847, elle avait (ou avait obtenu) jusqu'au 31 Mars prochain passé.

Je ne veux pas surprendre les motifs qui ont empêché la Société d'obtenir cette Commission, ni demander un retardement que cette prorogation ne lui soit accordée, mais je serais obligé que ce serait imprudent que le délai ne lui fut accordé qu'elle fût pourvue, et que par 30 Juin prochain la Société fût déclarée d'office de la Commission, si elle n'a rempli ses engagements.

M. B. nella Segreteria mio deputato gli compiaci dei nuovi studi a disposizione degli altri Comandanti Membri della Giunta intorno a questo progetto di legge

Salotti

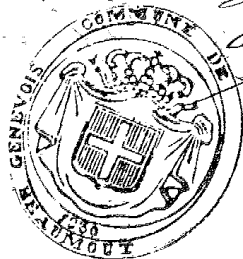
Dans ce cas, on pourrait faire valoir des
études qui ont été faites par le Col. de Montbesson
et qui offrent des résultats préférables à ceux que
présentent l'alliure concédée, tant sur le rapport
des pertes qu'affaires celui du parcours.
Il est évident que ces avantages ressortent avec
évidence aux yeux de la Chambre, je prends la
liberté de vous adresser une Notice des profits
accompagnée de notes.
Y'di l'honneur de être,

Monsieur le Président,

Votre très-humble serviteur

Dumond

En pour la légalisation de la signature
de Monsieur Dumond propriétaire de
cette commune le Syndic, Beaumont
Chapuis



73.

Genève le 9. Janvier 1858.



Monsieur le Président et Messieurs les Députés
de la Chambre législative genevoise.

Messieurs,

Les intérêts d'une province de ce royaume, qui vont se trouver sacrifiés par les tergiversations d'une compagnie de Chemin de fer, nous obligent de vous adresser ce mémoire. Nous croyons superflu de le recommander à votre examen, persuadés qu'il se recommande déjà assez de lui-même à l'attention des sages législateurs.

Quand son Excellence le Ministre des finances présentait le 31 Mars 1857 le projet de loi du chemin de fer d'Annecy à Genève, il déclarait urgente l'approbation de la convention stipulée le 23 du même mois avec M. Maurice Blanc et Jean Pierre Mottu, représentants de la compagnie anonyme pour la construction de cette voie ferrée, se basant sur cette considération que, pour rendre définitive la concession, la sanction du Grand Conseil du Canton de Genève, ainsi que celle du Conseil Fédéral, devaient être indispensables. Le Grand Conseil ne se réunissant que dans le mois de Mai, et le Conseil Fédéral ayant lieu à Berne dans le mois de Juillet prochain, pour éviter le grave inconvénient qui résulterait si on laissait languir cette affaire au-delà d'une année en ne réunissant pas à la terminer aux époques suscitées, il convient (pour ces motifs spéciaux) de presser l'examen et la discussion du présent projet de loi.

Messieurs, la Chambre a donné son adhésion au projet présenté par le Ministère, mais les mois de Mai et de Juillet se sont écoulés sans que les soumissionnaires eussent rempli leurs obligations, c'est-à-dire qu'ils n'ont obtenu ni la sanction des gouvernements cantonal et Fédéral et ne peuvent justifier l'existence des 10 millions exigés pour le 31 Mars 1857.

Depuis cette époque, un an s'est écoulé et les graves inconvénients que le Ministre avait prévus vont arriver au préjudice de la province d'Annecy. En effet, nous verrons bientôt Genève reliée à Chambéry par une voie forcée, au-delà du Rhône

sur un pays étranger, jusqu'à Cuba, pour de là se diriger sur
la Capitale de la Savoie. Le commerce de transit s'éloignera de la
province d'Annecy pendant toute cette longue période de temps perdu
par des retards apportés par des concessionnaires Blanc et Mottu,
à l'exécution de la voie ferrée de Genève à Annecy.

Les concessionnaires croient pouvoir se justifier d'un
retard aussi coupable que préjudiciable, en alléguant la crise
financière qui a agité l'Europe l'automne dernier. Nous verrons
maintenant ce que vaut cette alléguation. On ne peut nier que si
la crise financière leur fournit un prétexte, ils ne pourraient jamais
soutenir que pour ce fait ils se sont trouvés en partie déliés
de l'obligation où ils étaient de provoquer la sanction des
Gouvernements Cantonal et Fédéral. Il est vrai que le projet
figura aux séances du Grand Conseil de Genève en décembre
dernier, mais à la séance du 7 du même mois, M. Courste, un
des associés les plus influents, celui là même qui aurait dû être
le plus intéressé à provoquer la sanction, celui qui, en sa qualité
de Vice-Président du Grand Conseil, aurait pu imprimer à cette
affaire un actif acheminement, celui là, Dis-je, en laissa proposer
l'ajournement. (1)

Il est facile de connaître la cause de cette conduite étrange.
La Compagnie voyait d'un côté qu'elle aurait obtenu la
sanction des Gouvernements Cantonal et Fédéral, elle se
trouverait liée vis-à-vis du Gouvernement Sardes et obligée à
mettre en exécution la Convention. D'un autre côté, elle savait
qu'elle était dans l'impossibilité de pouvoir réunir les capitaux
nécessaires à l'entreprise.

Mais si la difficulté de trouver les fonds nécessaires empêcha
les soumissionnaires de faire la moindre démarche pour obtenir la
sanction des Gouvernements Cantonal et fédéral, cette difficulté est-
elle l'effet de la crise financière? Qu'il nous soit, Messieurs, permis
d'en douter.

La crise ne se déclara que vers la fin de l'automne; les
concessionnaires eurent donc plus de sept mois devant eux pour
former définitivement leur société, ou en d'autres termes pour se
pourvoir des fonds nécessaires pour l'entreprise. Que
firent-ils pendant ces sept mois? Ils cherchèrent des fonds et n'en
purent trouver. Ils tentèrent de vendre la concession, mais ils ne trouvèrent
aucun acheteur disposé à accepter les conditions imposées. Ils frappèrent
à la porte des Banquiers Genevois, ils frappèrent à celles des
Banquiers Parisiens, mais en vain. Cela signifie que la

(1) Memorial des Séances du Grand Conseil, pages 22 et 57. annexé)

Société, composée telle qu'elle est, n'inspire aucune confiance, ni ne jouit d'aucun crédit en rapport avec la grandeur de l'entreprise. Ses membres, hommes probes d'ailleurs, sont inconnus dans le monde financier, et ne possèdent ni les capitaux, ni les connaissances ni l'expérience nécessaires pour mener à bien une telle œuvre. En affirmant cela le Signataire ne sont que l'écho de l'opinion publique répandue à Genève.

Monsieur le Ministre faisait remarquer dans l'exposé de la loi, qu'il avait été encouragé à accorder la préférence à une société dans laquelle prévalut l'élément suisse, dans l'espoir que cet élément saurait mieux vaincre les difficultés que les autorités helvétiques pourraient élever. Partant de ce point de vue, il se félicitait de voir parmi les associés deux Conseillers d'Etat du Canton de Genève. Cette opinion pouvait paraître théoriquement fondée, mais la pratique vint lui donner un démenti. En effet, quand on sut dans le Canton de Genève que les Conseillers Courtois et Duchosal avaient un intérêt dans la voie ferrée en question, beaucoup de communes de la République se flattèrent d'être appelées à jouir des bénéfices de cette nouvelle route. Et Messieurs les Conseillers qui, avant tout, désirent contenter les Electeurs de qui ils tiennent leur mandat, voyant d'un côté l'impossibilité où ils étaient de faire serpenter la voie ferrée à travers toutes les communes de la partie méridionale de leur Canton, et de l'autre côté ne voulant pas sacrifier les votes des communes qu'ils ne pouvaient satisfaire, comprirent que le parti le plus sage pour eux était de ne rien faire.

Ainsi, de ce que cette société ne trouvant pas de crédit parce que l'élément politique qu'elle renferme au lieu de faciliter l'œuvre en entravé l'exécution, la province d'Annoy, ou mieux tout l'état voit retarder la construction du tronçon que l'on peut dire à juste titre faire partie de l'artere vitale de notre réseau de voies ferrées. Mais quel besoin y a-t-il pour nous que l'élément suisse ait à prévaloir dans la constitution d'une compagnie, puisqu'il n'est qu'à retarder l'exécution des travaux (ce qui n'est certainement pas l'intention du Ministre). Nous n'avons point à nous occuper de ce que peut faire ou vouloir la Suisse. Quand nous aurons conduit notre tronçon jusqu'à la frontière du Canton de Genève, c'est-à-dire à la distance de quelques kilomètres de cette ville, nous aurons pleinement atteint notre but. En effet, lorsque la voie ferrée aura atteint Ferrier, par exemple, c'est Genève même qu'elle atteindra, car nous ne voyons pas que l'on puisse empêcher

au Commerce de cette Cité d'ouvrir immédiatement une route qui
 vienne se relier à notre Chemin et de laquelle il doit attendre de
 grands avantages sous tous les rapports. Doit-on craindre
 la rivalité ou l'humour pointilleuse de quelques Conseillers?
 Rappelés vous, Messieurs, qu'en Suisse l'opinion publique
 est souveraine et qu'elle agit toujours pour l'utilité de la
 majorité. Donc, devenant utile, même très utile au commerce
 de Genève, à débouché rapide et économique pour la Savoie et
 l'Italie sera très vivement appréciée par les Genevois pour que
 le court espace que la voie forcée aurait à franchir pour arriver
 à Genève ne soit promptement exécuté, malgré l'opposition de
 quelques intérêts privés. C'est ces motifs nous induisent à
 conclure, Messieurs, qu'il serait nuisible pour le pays d'accorder
 de nouveaux Délais à la C^{ie} Sardo-Suisse, Elle qui fut déjà un
 obstacle à la prompte exécution d'une œuvre qui, sans elle, serait
 déjà en voie d'exécution. Aussitôt que ces obstacles seront écartés,
 les Sociétés nationales ou étrangères (nous l'assurons fidèlement),
 ne tarderont pas à se présenter, elles pourront mieux satisfaire
 aux vues prévoyantes du Gouvernement et répondre aux vœux
 et aux besoins du pays.

Enfin, Messieurs, quelle que soit la décision qui sera
 prise, les soussignés ne doute nullement qu'elle ne soit de
 nature à sauvegarder la dignité et les intérêts du Royaume.
 Ils sont d'avis que pour obtenir ce résultat, il faudrait adopter
 des moyens qui puissent au moins garantir au Gouvernement
 Sardo les concessions suisses, enfin qu'à l'expiration du nouveau
 délai (si l'on juge à propos de l'accorder) et pour les raisons
 que nous venons d'exposer, le gouvernement n'ait plus à voir
 son action entravée par de nouveaux prétendus qui pourraient
 encore être mis en avant par les concessionnaires

J. Saponier
 Syndic de Veunmont

Meuron Charles

Jean Meyerand
 Syndic de Frisilly

Pierre Borget-Consiller

Balthazard Conisbell

Jean Maria Joffe

J. Saponier, Condery

Joseph Borget

Armand
 Conisbell

Chablé 7 fev. 1844

N^o 3.

Memoria 2^a.

NOTES

sur les projets de Chemin de fer d'Annecy à Genève
en prolongement du chemin Victor-Emmanuel.

Juillet 1857.

Apperçu général.

La convention du 4 Juin 1857 pour l'établissement de cette ligne complémentaire, est basée, en partie, sur l'éventualité d'une voie ferrée de Genève à Sallanches; elle tend, en conséquence, à former un tout de ces deux lignes, dans lequel chaque partie doit se plier au point de vue de l'ensemble. Pour recueillir toutes les conséquences de ce principe excellent en lui-même, il faut cependant bien examiner si la partie la plus importante du tracé quant au trafic, n'est pas trop sacrifiée à l'objet secondaire par suite de la configuration générale des terrains à traverser. Il est facile, à l'aspect d'un plan d'ensemble harmonieux, d'oublier momentanément les principes qui sont la base d'une bonne exploitation, et sans lesquels nulle entreprise ne saurait être profitable, tant pour les intérêts généraux que pour les intérêts particuliers. Il faut admettre que le chemin d'Annecy à Genève est appelé à faire partie d'une ligne de premier ordre, non pas en le considérant aujourd'hui dans son isolement relatif mais lorsque par suite des nobles résolutions du Gouvernement Sardes, Turin et le port de Genève seront liés à tous les chemins importants de l'Europe par les lignes centrales de la Suisse. Il semble donc que le chemin très secondaire de Sallanches ne doit avoir d'influence sur le tracé de la ligne principale, que dans le cas seulement où celle-ci ne serait que très peu déviée de sa direction normale, et surtout, si les distances à franchir et les frais d'exploitation ne sont pas notablement augmentés. Cette dernière considération a d'autant plus de force, qu'il s'agit ici de rivaliser avec une grande ligne française, dont l'exécution est presque achevée, et qui sera certainement soutenue par tous les intérêts qui se rattachent à la prospérité de Marseille et de Lyon.

Le tracé indiqué dans la convention provisoire du 23 Mars dernier paraît s'écarter sensiblement des principes qui viennent d'être énoncés. En effet pour atteindre la vallée de l'Arve, la ligne principale d'Annecy à Genève, abandonne la direction la plus courte et la plus facile, pour s'enfoncer dans la vallée de Ebouens et passer le faite du plateau des Bournes à l'aide des pentes exceptionnelles. Et à ce sujet, il faut noter que si ce projet met Annecy en communication directe avec Bonneville, avantage qu'il ne nous appartient pas de discuter, il n'abrège ni ne facilite en rien le tracé du chemin de Genève à Sallanches. Toutefois on comprend que des intérêts locaux justifieraient la direction provisoirement adoptée, s'ils étaient assez considérables pour balancer ou plutôt pour former la plus grande partie des intérêts généraux du pays. Mais un coup d'œil sur la carte suffit pour démontrer que les intérêts des localités

traversées n'ont ici qu'une importance bien faible, puisqu'il s'agit avant tout d'établir une voie de communication entre des contrées riches, industrielles, et dont la population active est infiniment plus nombreuse que celle des vallées à traverser.

Si on ne manquera pas sans doute de faire beaucoup d'objections à la manière dont nous venons d'envisager les choses, en s'appuyant principalement sur la convention provisoire, et nous ne voudrions point soutenir que notre opinion est préférable en tout point. Mais toute discussion sérieuse sur ce sujet paraît devenir inutile, depuis que les communes et la province même du Faucigny commencent à manifester leur répugnance à garantir l'intérêt du capital qui serait engagé par la construction de la ligne de Genève à Sallanches. Dans les localités intéressées, l'on n'a pas tardé à s'apercevoir que le chemin de fer, pour lequel on ne faisait que trop de sacrifices pourrait bien devenir, avec la garantie demandée, une charge très lourde peut-être même impossible pour la contrée. Les preuves de cette répugnance sont assez claires aujourd'hui, pour qu'il soit facile d'en prévoir le résultat, et il nous semble que l'on compromettrait gravement l'avenir de la ligne d'Annecy à Genève, si l'on attendait pour prendre une décision, jusqu'à l'époque où le Faucigny ne manquera de refuser la garantie qui lui est demandée. Ici nous faisons point d'illusions à cet égard, et abordons franchement la question principale en examinant froidement les avantages et les inconvénients des deux tracés reconnus praticables pour lier Annecy à Genève.

Comparaison des Tracés.

Le premier tracé, celui qui est indiqué dans la convention provisoire, passe par Ebouens & par Staux: il est particulièrement désigné par le nom de ce dernier village. Le second tracé, qui sans contredit est le plus direct, traverse le Mont-Sion près du Châble. Deux profils lithographiés indiquent suffisamment les détails de ces lignes, pour la comparaison qu'il s'agit d'en faire, et pour éviter des calculs oiseux, les tableaux suivants en présenteront les dispositions principales.

Tracé par le Mont-Sion

Longueur 42 Kilomètres.
jusqu'à la gare de Genève

Tracé par Staux

Longueur, 53 Kilomètres
plus 2 Kilomètres pour atteindre la gare de Genève.

Pentes par mètre.	Longueurs partielles	Pentes par mètre.	Longueurs partielles
de 0,000 à 0,004	17900 mètres	de 0,000 à 0,005	8700
0,010 à 0,013	6700	0,006 à 0,012	21500
0,017 à 0,018	17300	0,017 à 0,019	5600
		0,022 à 0,025	17000
	<u>Total 41900 mètres</u>		<u>Total 52800 mètres</u>
Hauteur du point culminant au dessus de la Mer 626 mètres.		Hauteur du point culminant au dessus de la Mer 792 mètres	

Les chiffres prouvent qu'il n'y a pas à hésiter dans le choix de la ligne; le tracé par le Mont-Sion étant infiniment supérieur à celui par Étanva pour tout ce qui concerne l'exploitation, c'est-à-dire pour les pentes et la distance à franchir. Quant à la construction, les dépenses sont en moyenne à peu près les mêmes de chaque côté, par kilomètre, en ce qui concerne les travaux à ciel ouvert; avantage bien positif pour le tracé le plus court, celui du Mont-Sion. Mais ce dernier tracé exige deux tunnels: le premier au point culminant, d'une valeur à peu près égale à celle du tunnel unique de la ligne par Étanva, et le second de 2300 mètres de longueur qu'il faudrait percer près du pont suspendu Charles-Albert. C'est sur ce dernier point seulement que le tracé par le Mont-Sion présente une infériorité.

Sans vouloir entrer dans des discussions de détails, que des études définitives puissent seules éclaircir et qu'il est inutile d'aborder dans l'état de la question, nous allons tâcher de présenter, avec quelque clarté, les avantages et les inconvénients de chaque tracé.

Longueur du parcours. Le tracé par Étanva est de 13 kilomètres, soit un quart plus long que le tracé par le Mont-Sion.

Point culminant. Le tracé par Étanva est de 166 mètres plus élevé que le tracé par le Mont-Sion, et en partant de la moyenne des niveaux des gares d'Annecy et de Genève, la hauteur à franchir est de moitié plus grande.

Notons en passant, que cet avantage en faveur du tracé par le Mont-Sion, est surtout précieux dans une contrée où les encombrements de neige ne sont pas rares.

Pente.

À cet égard, le tracé par le Mont-Sion l'emporte considérablement sur le tracé par Étanva. Outre le maximum, qui est de 18 millim. par mètre dans la première direction, est de 25 dans la seconde, la pente moyenne est de 10 pour mille seulement par le Mont-Sion, tandis qu'elle s'élève à 13,5 par Étanva.

Terrassement.

Les terrains paraissent également bons sur les deux lignes. Des sondages faits sur la ligne droite, donnent l'assurance que l'on rencontrera des couches de molasse, qui serviront de base aux fortes tranchées et des rochers sur lesquels s'assoient les travaux d'art; dans une seule localité et sur un parcours de à peu près 200 mètres il a été trouvé de la glaise dont la couche peu épaisse ne doit inspirer aucune inquiétude. Il faut seulement remarquer que le tracé par le Mont-Sion devant, presque partout, suivre les cotéaux dans le sens de leur longueur, ne peut qu'être amélioré au point de vue de la dépense, par les études définitives; tandis que le tracé par Étanva, depuis son débouché dans la vallée de l'Arve, coupe perpendiculairement un grand nombre de croupes, ce qui ne permet pas d'éviter des mouvements de terre dispendieux.

Travaux d'art.

Ils sont plus nombreux sur la ligne d'Étanva, mais le riaduc des usses, rétablit à peu près l'équilibre entre les deux tracés.

Tunnels.

Comme on l'a vu, le tracé par le Mont-Sion exige deux tunnels, l'un pour traverser le Mont-Sion, l'autre pour traverser la montagne du Noir et vers le

4.

pont Charles-Albert, le 1^{er} se perceant à l'aide de puits, le second par des galeries horizontales d'une faible longueur débouchant à peu de frais, dans le flanc des rochers qui bordent le torrent des usses.

En résumant cet examen nous ne voulons pas entrer dans la discussion des dépenses nécessaires pour la réalisation de l'un ou de l'autre des projets. Tenant compte des engagements que la Société naissante a pris envers l'État et de la phase financière où elle se trouve maintenant, nous craindrions de blesser des intérêts qui ne nous sont qu'imparfaitement connus.

Nous pouvons dire seulement que, malgré la dépense d'un second tunnel, la ligne par le Mont-Sion nous paraît sensiblement moins coûteuse que celle par Étaux, ce qui ressort évidemment de l'examen des profils, sur le terrain, pour toute personne un peu versée dans la construction des chemins de fer.

Mais en admettant même que le capital de construction ne soit pas plus considérable pour l'une que pour l'autre ligne les pentes modérées au passage par le mont-Sion laissent ce tracé dans les conditions générales d'exploitation admises aujourd'hui. En conséquence cette ligne pourra s'allier sans difficulté avec les chemins de fer auxquels elle aboutit à ces deux extrémités et elle pourra avec de bonnes conditions entrer dans une de ces grandes combinaisons financières qui sont appelées à contribuer en général, à la prospérité des chemins de fer. Cet avantage est totalement refusé à la ligne par Étaux; les pentes atteignant 25 millimètres par mètre, sur une grande longueur, en feront toujours un tronçon spécial exigeant un matériel particulier et sur lequel l'exploitation sera fort coûteuse.

En résumé, il suffit de dire en faveur du tracé par le Mont-Sion, que celui par Étaux est d'un quart plus long et qu'il franchit une hauteur de moitié plus forte. Ces considérations ont assez de valeur aux yeux des gens au courant des exigences de l'exploitation pour trancher définitivement la question, surtout si l'on ne perd pas de vue que le chemin de fer d'Annecy à Genève peut faire partie par la suite d'une ligne de premier ordre, appelée à réaliser d'intérêt avec une voie française administrée par des mains puissantes.

Pour le Chemin de fer d'Anney à Genève

Memorandum

A Monsieur le Président et M. les Députés au Parlement Sardes

Le Président du Conseil des Ministres chargé du portefeuille des Finances dans le mois de Mars 1857 presenta à la Chambre un projet de loi pour l'approbation de la Convention provisoire passée entre M. le Ministre des Travaux publics et M. Jean Pierre Motte se qualifiant de banquier et M. Maurice Blanc d'ingénieur (en Savois) agissant tous deux sous leur propre nom, qu'au nom d'une compagnie anonyme qu'ils s'engageaient à former pour la construction du Chemin de fer d'Anney à Genève, avec embranchement sur Annecy et Sallanches.

Le Ministre disait que parmi les autres motifs qui l'avaient engagé à s'occuper avec empressement la demande des soumissionnaires était celui, que primant dans la Compagnie l'élément Suisse, cette circonstance faisait disparaître les entraves qui dans une autre occasion avaient paralysé la marche de la Compagnie Victor Emmanuel lorsqu'elle se proposait le même but.

Le Ministre demanda à la Chambre que cette loi fut discutée d'urgence car il s'agissait d'un chemin une partie du quel passait sur le territoire Suisse pour rendre diffinitive la conception il fallait l'approbation du Gouvernement Cantonal, et du Conseil Fédéral. Et comme les séances du premier avaient lieu dans le mois de Mai, et celles du second dans le mois de Juin il était urgent d'avoir l'approbation du Prince qui était la partie la plus intéressée, pour obtenir ensuite les conceptions Suisses avant les époques susindiquées; sous cela il avait fallu attendre une autre année, préjudiciable délai qui aurait retardé la construction d'un chemin d'une si haute importance pour le pays.

Les principaux engagements que les soumissionnaires firent dans la convention du 23 Mars 1857 sont ainsi conçus

- 1° Ils s'engageront formellement à constituer dans le délai de six mois à partir de la ratification législative du traité ou l'un des statuts qui seraient présentés au Prince, et avec obligation de justifier par telle manière que le Gouvernement jugera convenable de la souscription de deux tiers au moins (soit un minimum de dix millions) des capitaux sociaux nécessaires à l'exécution du Chemin de fer d'Anney à Genève, d'après le projet et les devis présentés au Ministre des Travaux publics.
- 2° Faute par les soumissionnaires d'avoir constitué régulièrement la Compagnie dans le délai susindiqué, et d'avoir justifié de l'existence du capital social pour le montant de dix millions au moins, la présente convention sera comme non avenue et le cautionnement de 300,000 francs déjà versé sera acquis de plein droit et définitivement au Trésor public.

Et dans les articles additionnels de la dite Convention il est dit

- Art. 2.° La ligne de chemin entre Anney et Genève intéresse non seulement le territoire Sardes, mais aussi celui du Canton de Genève, les délais fixés par le présent traité provisoire, ne courront qu'à partir de la ratification par les autorités hiérarchiques de la souscription provisoire déjà au-dessus par le Canton de Genève et présentée au Gouvernement du Roi.
- Art. 3.° Les soumissionnaires s'engagent de leur côté à présenter avant le 31 Décembre 1857 au Gouvernement du Roi la ratification ci-dessus mentionnée. Faute d'avoir rempli cette condition dans le délai susindiqué la Compagnie en

„ courra de plein droit la déchéance de la concession dont il s'agit dans
le présent traité -

Les soumissionnaires ont en faisant croire au Ministre qu'il s'agit d'argent
d'obtenir l'approbation des Chambres pour la cause susdite, qui ne firent
aucune démarche positive à cet objet, et laissèrent ainsi passer les
mois de Mai et de Juin sans obtenir les autorisations Suisses. Le
motif d'un pareil procédé est bien simple.

Les concessionnaires comptaient sur un jeu de Bourse. Ils étaient per-
suadés qu'aucun de la concession s'arde obtenus et publiés sur les
journaux tout le monde se serait empressé de leur apporter son ar-
gent, ou bien qu'ils auraient trouvé des acheteurs leur offrant un pri-
mes. Hélas ! on n'en fit rien car personne bougea -

Ces Messieurs ont pu se qualifier auprès de l'Administration Sarde comme
des Banquiers, et obtinrent d'être crus sur parole, mais à Genève
le cas est ^{bien} différent, car dans cette Ville non seulement on sait
qu'ils ne sont pas des Banquiers, mais on les reconnaît au dessous
de la tâche importante qu'ils ont voulu entreprendre.

Soit de nous la pensée de vouloir faire planer des soupçons sur le cara-
ctère des membres de la Compagnie. Nous ne leur contestons pas les
qualités qui distinguent l'honnête homme, et le bon citoyen: ce que
nous ne pouvons pas admettre, et ce que l'opinion publique leur refuse,
se sont les moyens, le crédit, et l'habileté nécessaires pour fai-
re face aux sérieux engagements qu'ils ont contractés avec le
Gouvernement Sardo.

La Société trompée dans ses espérances ne se soucia pas d'obtenir
les concessions Suisses, elle se borne à en faire seulement la demande
auprès d'avoir une justification auprès du Gouvernement Sardo, sur
la bonne foi du quel elle a compté, et comptera toujours.

Si le mois se passèrent, et dans le mois de Décembre, parmi les affaires
à l'ordre du jour des séances du Grand Conseil de Genève, figura le
projet de loi pour la concession du chemin de fer d'Arvey à Genève
(voir le memorial). Mais au grand étonnement de tout le monde
dans la séance du 7. Décembre M^r. Tourte un des hommes les plus in-
fluents de la Compagnie qui ce jour la fonctionna de Président du
Grand Conseil, proposa que cette affaire avec tout d'autres (qu'il dit
de peu d'importance) fut ajournée indéfiniment, et à la volonté
de la Présidence (voir le memorial). Mais pourquoi, se demande-t-on
M. Tourte qui avait promis au Gouvernement Sardo pour Juin les
Concessions Suisses, qui en Décembre devrait les présenter, sous peine
de déchéance, M. Tourte qui en sa qualité de Président du Grand Conseil
pouvait appuyer de son influence la demande d'autorisation, renvoie la
discussion de cette affaire? La réponse est bien facile. La Compagnie
ne s'empresse d'obtenir les concessions Suisses (que d'ailleurs qui
conque connaît le mécanisme du Gouvernement de Genève sait qu'elle
pourra obtenir, si elle le veut du jour au lendemain). La Compagnie
dit-on nous, ne fera la moindre démarche à ce sujet que quand
elle sera assurée d'avoir le Capital, ou de pouvoir vendre favo-
rablement la concession. En défaut de cela, elle ne bouge pas,
et tout ce qu'elle pourra dire de questions entre les Communes,
des difficultés locales et administratives, ne seront que des prétextes

tes mis en avant pour gagner du temps et élimenter la bon-
ne foi du Gouvernement Sarda - Voilà le fin mot de l'enigme.
Et tout cela est bien logique, car si l'on doit constater de l'existence
de dix millions dans la caisse de la Compagnie, et si cette somme ne
s'y trouve, et ne pourra jamais s'y trouver pour les raisons que l'on
vient d'exposer, il serait nuisible et dangereux pour elle d'obtenir
les concessions avant d'en être sûr, ainsi elle cherche à éloigner
autant qu'il est possible la catastrophe -

Mais si cette tactique plus habile que loyale, convient aux in-
térêts de la Compagnie, elle n'avance pas beaucoup ceux du Sou-
vernement et du pays qui lui ont accordé leur confiance.

Au 31 Décembre 1856 la Compagnie n'avait tenu aucun des engage-
ments qu'elle avait contractés par le traité du 22 Mars 1854. De sorte
que ce terme ayant expiré sans que les conditions stipulées aient
eu leur accomplissement, tant pour l'effet du contrat, que par
force de la loi, l'acte est déchu de la concession, et le Souver-
nement et le pays ont acquis un droit de propriété aux 300,000
francs déposés pour cautionnement.

La Compagnie a demandé un délai de six mois, et le Gouvernement
de S.M. trouvant que sa demande était assez justifiée (voir l'exposé
des motifs du projet de loi de 22 Janvier) a cru accueillir sa demande.
Par ce nouveau projet de loi la Chambre étant appelée à se prononcer
directement sur cette affaire, nous avons cru que c'était de notre devoir
de lui transmettre les renseignements les plus exacts, afin qu'elle pût
prononcer en toute pleine connaissance de cause. Cette question a
été en effet importante par indépendamment de l'honneur du Pays, elle se
rattache aux intérêts les plus vitales de la Savoie, et du pays en général.
Et afin que la Chambre puisse apprécier à sa juste valeur la por-
tée de la conduite de la Compagnie Sardoise, et la justice de sa demande,
il ne sera pas inutile de porter à sa connaissance les offres qui avaient
été faites au Gouvernement, avant que M. M. Jaquez et M. M. de Jussieu
présentés pour obtenir la concession. Ces offres, les 1/2 nous sommes fa-
chés de devoir le constater, n'auraient probablement pas compromis par
des retard très préjudiciables les intérêts de deux provinces de la Sa-
voie.

En 1855 et 1856 le Ministre de Travaux publics M. Pothey avec
deux Décrets (15. Décembre 1855. n° 315 et 27. Août 1856. n° 140) accordait
à l'Ingénieur Venetti la permission de faire les études du Chemin de
Fer de Sion à Sallanches avec embranchement sur Annecy, et en même
temps il fixait en terme au but de quoi M. Venetti avait dû présenter
ses plans, et accomplir toutes les conditions que le Ministre lui imposait
afin de régulariser sa demande et sa position vis-à-vis du Gouvernement
Sarda pour obtenir la concession définitive. Ce terme fut fixé jusqu'au
26. Septembre 1856. Durant cet interval le Ministre s'engageait à ne
recevoir d'autres demandes pour le même chemin.

Avant l'expiration du terme fixé, l'Ingénieur Venetti dépêcha au Minis-
tre la demande de concession signée par lui et par le chef de la Compagnie
qu'il avait constituée, celui-ci était M. Moutouren des principaux ingénie-
ieurs des Chemins de Fer à Paris, un capitaine présentait les mémoires gé-
ométriques qu'un Gouvernement peut exiger d'obtenir pour de semblables entre-
prises. Les plans, les devis et tous les autres documents que le Ministre
avait demandés, étaient déposés au même temps entre ses mains.

La seule condition que M. Venette n'avait pu remplir était la présentation de l'autorisation des autorités italiennes. Cela était devenu impossible pour lui, de l'état que deux membres du Gouvernement de Genève M. M. Tourte et Donchoud s'étaient constitués ses rivaux en envahissant le champ de ses travaux. Le Gouvernement de Genève en avait cependant agi différemment avec Venette, avait qu'il consent l'idée de profiter de la position légale pour arracher de ses mains la concession Sarde.

Les plans et les devis de l'Ingénieur Venette furent envoyés à l'Ingénieur de la Province du Faucigny pour être examinés, les modifications au traité sur l'annexé réclamés par le ministre furent fidèlement exécutés par Venette. Et il faut encore soumettre à la Chambre une autre remarque très importante, ce que la Compagnie Venette demandait au Gouvernement la garantie pour la seule ligne d'Annemasse, sans rien prétendre pour la ligne de Bonneville.

La Compagnie Venette sous son séduisant avait la priorité mais elle avait aussi la promesse formelle du Ministère, promesse qui ne lui pouvait être retirée une fois qu'il avait rempli toutes les conditions et les charges qui lui avaient été imposés, et c'est un fait incontestable, que sans la connaissance de la Compagnie de Genève la Compagnie Venette à l'heure qu'il est aurait déjà commencé les travaux, et à des conditions meilleures pour le pays.

Sur ces entrefaits au mois de Juin la Compagnie de Genève présente la demande qu'elle était appuyée par le Conseil d'Etat de son Canton, chose qui n'est pas difficile de l'expliquer quand on considère que deux membres du Conseil d'Etat, étaient parmi les demandeurs.

Le Ministère Sarde malgré les engagements qu'il avait contractés avec Venette, fut charmé de cette demande et l'accepta pour les raisons si dessus expliquées. Il couvrit que s'agissait d'un chemin international il fallait mettre de côté les intérêts d'une seule province (celle du Faucigny) et vouloir faire un chemin de fer le plus court possible entre Genève et le débouché de Turin. Ces raisons furent exposées à la Chambre avec cette argumentation logique et brillante avec laquelle M. le Comte de Casours sait traiter les affaires. Mais le Ministre (qu'il nous soit permis de le dire) ne s'arrêta pas que le traité proposé par la Compagnie de Genève était tout à fait à l'avantage de cette Ville, et que s'il fallait mettre de côté les intérêts du Faucigny, pour accomplir la ligne, et rapprocher la Ville de Turin du marché de la Suisse occidentale, ce qui fut motif devant l'engager à donner la préférence à la ligne du Mont-Sen. Cette ligne outre qu'elle traverse un territoire fertile et peuplé, présente un parcours de M. 110 de moins, ainsi qu'une pente plus douce de cent mètres environ, que celle de la ligne projetée par la Compagnie Genevoise. La Compagnie Venette dont fut avinée et elle se vit obligée à plus de gage ne pouvait certainement lutter contre la force majeure. Ajoutons cependant une circonstance qui fait honneur aux sentiments de probité que le Gouvernement Sarde met dans toutes ses transactions. C'est grâce à son intervention auprès de la Compagnie de Genève que celle-ci se vit obligée de dédomager la Compagnie Venette de ses frais et de ses peines. Mais hélas, les bonnes intentions du Gouvernement Sarde ont échoué contre les obstacles, qui ne proviennent certainement en faveur de la morale de nouveaux concessionnaires. La Compagnie Venette n'a rien eu jusqu'à ce jour, et ceux qui avaient accordé à Venette

les fonds dont il s'est servi pour faire les études, en sont encore à attendre le remboursement des avances qu'ils avaient fait, quand ils savaient qu'il s'agissait de l'autorisation et des concessions du Gouvernement Sardes. La Compagnie Genevoise se refuse, non seulement à satisfaire cette dette, mais elle ne veut prendre aucun engagement pour l'avenir, sous le prétexte qu'elle ne doit rien avant que les concessions Suisses soient obtenues. Ce prétexte est le bouclier de la Compagnie, et contre Minetti, et contre le Gouvernement Sardes.

Ces faits posés, faits dont la Chambre est en mesure d'être constatée la véracité en examinant les documents qui ont depuis auprès des Ministères de travaux publics. Cependant nous croyons pour s'en tenir au pays et pour la dignité de lui soumettre quelques faits réfléchis, au lieu qu'elle soit sur ses gardes, et sache à quoi s'en tenir.

Maintenant que la Chambre est appelée de nouveau à s'occuper de cette affaire et que pour le défaut de la Compagnie, l'Etat est débarrassé de tout engagement; pourquoi ne ferait-on pas à l'égard de la ligne du Mont-Sida, s'il est vrai comme l'avait avancé M. de Belle-Isle, que toute considération devient secondaire en face de l'utilité de rapprocher autant que cela est possible, le port de Gènes des marchés Suisses. Le soumissionnaire considéré comme l'ouïté, ne dorénavant ne pouvant avoir aucune difficulté de construction, l'ouvrage d'un côté, plutôt que de l'autre, pourvu qu'elle aboutisse à Genève. Et si ces Messieurs entendent faire les avantages de leur Canton, et satisfaire les vœux et les exigences de leur Commune, en voulant faire passer la ligne pour Lancy, Carouge, Vernier, etc., à l'égal d'un tour de manège, le Gouvernement Sardes qui est le principal intéressé, et qui fait le sacrifice de donner la garantie encore pour le parti sur le territoire Suisse, d'aurait eu voir regardé avant tout les intérêts et l'utilité de son pays.

Les soumissionnaires, en supposant que la Chambre approuve le Dala qui ils demandent, ne pourraient opposer de sérieux difficultés à l'acceptation du traité du Mont-Sida. Ou s'ils en élevaient, on pourrait s'en poser comme une condition nécessaire, et comme un dédommagement des retards que leur inqualifiable conduite a apportés à l'effectuation de cette entreprise. D'autre part la Compagnie de Genève trouve ses avantages à ménager les intérêts électoraux du Gouvernement actuel en satisfaisant les exigences des Communes du Canton de Genève, le Gouvernement Sardes aussi doit avoir certainement plus des raisons et des droits à garder et protéger les intérêts de son gouvernement, et l'utilité de son pays.

Examinons cependant si il vaut la peine de courir la ligne de nouveau et préjudiciable cela, en renouvelant nos engagements avec la Compagnie de Genève. La raison principale qui déterminait le Gouvernement à lui accorder la préférence sur celle de Minetti était l'assurance que l'actuel gouvernement qu'elle renfermait en son sein aurait appliqué les obstacles qu'on prévoyait pouvoir surgir de la part des autorités Suisses. Nous ne tenons cependant pas à avancer, en nous appuyant sur l'opinion publique qui règne à Genève à ce sujet, que du moment que le Gouvernement Sardes aura fait aboutir la ligne à la frontière de la Suisse, le Commerce de Genève, pour le quel une communication directe et économique avec l'Italie est d'un immense avantage, ne laisserait pas un instant à la rejoindre à ses propres frais, et en tenant sans tous les obstacles que des intérêts devenus pourraient jeter sur

sa marche. Cela est évident qu'il faudrait m'acquiescer les
ressorts qui mettent en mouvement les actions des hommes
pour en douter. Personne n'agit contre son propre intérêt, et
le Commerce moins que personne. Il est donc hors de doute que
le Gouvernement Suisse aboutirait plus directement à un résultat
satisfaisant, en laissant faire les Genevois, qu'en passant pour les
fouilles caillonnées de la Compagnie de St. Motu et consorts.

Nous le déclarons une dernière fois, en nous résumant.
La Compagnie Motu et Blum n'est pas placée dans des conditions
trop favorables pour tenir les engagements sérieux qu'elle a
contractés.

Si la Chambre croyait, toutefois, pouvoir hasarder un nouveau de-
lai, en accordant à la demande de la Compagnie Genevoise, elle
adopterait une mesure conforme à l'esprit de prudence et de
sagesse qui la dirigeait dans tous ses actes, en exigeant d'elle,
et avant tout, la présentation dans le plus bref terme possible
des autorisations Suisses. Sans cela nous avons toutes les raisons
pour craindre, que le Gouvernement Suisse le risque d'être trompé
dans son but, pour la seconde fois = Si à l'expiration de ce
nouveau délai, la Compagnie n'avait pu former le Capital
(chose d'ailleurs très possible, le concessionnaire en étant persuadé
autant que le public de Genève) le Gouvernement Suisse recou-
vrant toute sa liberté d'action, et une fois en possession de Conces-
sions Suisses, pourrait trouver probablement au sein même de
la véritable finance Genevoise, ou ailleurs, une compagnie plus
solide.

Sans cette mesure de prudence qui sauvegarde et les intérêts
du pays et la dignité, quel pourrait être en dernière analyse le
résultat final de toute cette affaire?

Si l'on était accordé à la Compagnie un nouveau service de six mois
pour le rachat des concessions Suisses, les concessionnaires auraient
autres six mois devant eux (sans terme de leur convention) pour for-
mer le Capital. D'où il en résulterait que ce chemin de fer que
le Gouvernement Suisse s'est flatté de voir en exécution pendant
l'été de 1853, ne le sera que dans le printemps de 1854. C'est
tout dit = Mais la Compagnie ne fera pas le Capital? Nous
mêmes nous avons honte de discuter cette éventualité, car alors serait
le cas de dire (Surtout en romans si les baignats et sole)
C'est pourquoi nous espérons que les mesures qui seront adoptées
par nos sages législateurs, détourneront son danger dont il serait
regrettable et difficile d'improviser les fâcheuses conséquences.

Palleggi

SESSIONE 1857-58

N° 13-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

MOLLARD, D'ALBERTI, BORSON, CAVALLINI CARLO,
SPURGAZZI, LACHENAL, FARINA MAURIZIO

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

nella tornata del 22 gennaio 1858

Proroga per la costruzione della ferrovia da Annecy a Ginevra.

Tornata del 25 febbraio 1858.

MESSIEURS,

Par la loi du 4 juin 1857 a été approuvée la convention passée entre les ministres des finances et des travaux publics d'une part, et MM. Blanc et Mottu, agissant tant à leur nom qu'à nom d'une Société anonyme à former, d'autre part.

On trouve dans les articles additionnels de cette convention, numéros 2 et 3, des dispositions ainsi conçues :

La ligne de parcours entre Annecy et Genève intéressant non-seulement le territoire sarde, mais aussi celui du canton de Genève, les délais fixés par le présent traité provisoire ne courront qu'à partir de la ratification par les autorités helvétiques de la concession provisoire déjà accordée par le canton de Genève et présentée au Gouvernement du Roi.

Les soumissionnaires s'engagent de leur côté à présenter avant le 31 décembre 1857 au Gouvernement du Roi la ratification ci-dessus mentionnée. Faute d'avoir rempli cette condition dans le délai susindiqué, la Compagnie encourra de plein droit la déchéance de la concession dont il s'agit au présent traité.

Dans l'article préliminaire de cette même convention on trouve cette autre stipulation :

Faute par les soumissionnaires ci-devant nommés d'avoir

(13-A)

2

constitué régulièrement la Compagnie dans le délai susindiqué (six mois à partir de la ratification législative du présent traité, celle énoncée du 4 juin), et d'avoir justifié de l'existence du capital social pour le montant de dix millions au moins, la présente convention sera comme non-avenue, et le cautionnement de 300,000 livres déjà versé sera acquis de plein droit et définitivement au trésor public.

Par une lettre datée de Genève le 16 novembre 1857, signée, au nom du Conseil d'État de ce canton, par M. Tourte, son président, et adressée à M. le ministre de l'extérieur, le souscripteur affirme que MM. Blanc et Mottu ont, depuis le mois de juin 1857, adressé à son Gouvernement une demande pour la ratification ci-dessus mentionnée, et que, pour des circonstances indépendantes de la volonté des soumissionnaires, cette ratification n'a pu encore et ne pourra être accordée par les autorités helvétiques avant leurs sessions ordinaires de 1858, et en conséquence M. Tourte demande un délai de six à sept mois en faveur des concessionnaires pour présenter la ratification dont s'agit.

Cette lettre a été adressée à M. le président du Conseil des ministres, qui lui-même la transmis avec un avis favorable au ministre des travaux publics, qui, en conséquence, vous présente le projet dont s'agit.

Dès cette présentation sont parvenus à la Commission par voie de la Présidence de la Chambre deux mémoires successifs en forme d'opposition contre la prorogation sollicitée. Le premier est signé par une seule personne, dont la signature est certifiée par le syndic d'Annemasse; le deuxième est signé par 10 personnes, parmi lesquelles figurent trois conseillers de commune et deux syndics.

On dit que ces mémoires sont rédigés en forme d'opposition pour exprimer qu'ils ne contiennent pas une opposition réelle, des conclusions exclusives de la prorogation, mais seulement des observations tendantes à critiquer les soumissionnaires désignés, non pas sous le rapport de l'honneur et de la probité, mais bien sous le rapport de la capacité, de la réputation et des moyens dont ils peuvent disposer; à démontrer qu'ils sont incapables d'exécuter leur contrat, et qu'ainsi une prorogation n'aurait d'autre effet que celui de faire retarder l'exécution de la voie concédée et de porter un grand préjudice au pays, surtout eu égard à l'ouverture de la route ferrée de Genève à Culoz et Chambéry.

Les pétitionnaires affirment avec des plans à l'appui que la voie adoptée par les conventions narrées n'est pas la meilleure, qu'il existe un autre tracé par le mont Sion qui présente sur le tracé d'Etaux un avantage représenté par ces chiffres: sur la longueur 42 kilomètres contre 53; sur les pentes au *maximum* 0 018 contre 0 025.

Il est essentiel de remarquer que les pétitionnaires ne présentent et n'indiquent aucune société qui puisse ou qui veuille se charger d'exécuter la voie dont il s'agit ou toute

autre semblable, ou bien faire de meilleures conditions ou simplement se mettre à la place des soumissionnaires désignés. Seulement ils affirment qu'une fois que la convention mentionnée sera résolue, des sociétés semblables se présenteront; puis, au lieu de repousser la prorogation sollicitée, ils émettent l'avis de la rendre péremptoire.

Dans cet état de choses, votre Commission a considéré que la stipulation par le Gouvernement de la convention mentionnée, que son approbation législative, sans opposition, démontrait suffisamment l'utilité et l'avantage pour le public d'ouvrir la voie dont s'agit et l'aptitude des personnes qui s'étaient chargées d'en exécuter le projet, que les assertions et les observations des pétitionnaires, et surtout le mode avec lequel elles étaient conçues, n'étaient pas de nature à détruire, ni même à débiliter au moins cette présomption légitime.

En effet, quant à l'utilité, elle est admise par tout le monde et elle se trouve mise en relief par le but réel d'abrèger la voie de Gènes à Genève, et de lui donner un avantage considérable sur celle de Marseille. Quant au défaut d'aptitude reproché aux soumissionnaires, on peut faire remarquer que rien ne justifie une telle assertion, surtout en face de la garantie par eux offerte, et que s'il fallait des assertions contraires, on les trouverait abondamment même dans cette Chambre.

Quant au retard dans l'exécution, tel qu'il est reproché par les pétitionnaires, il est à remarquer que d'un côté il n'est pas réel, de l'autre qu'en lui donnant quelque réalité, la faute ne pourrait être imputée aux soumissionnaires, et que même dans le cas contraire, il y aurait des motifs suffisants pour les absoudre d'une telle faute.

En effet, il est vrai que l'année dernière, en mars, lorsque M. le ministre des finances présentait la convention narrée à votre approbation, il invoquait l'urgence de votre décision aux fins de pouvoir obtenir la sanction de l'Assemblée cantonale de Genève, qui se réunissait en mai, et celle de l'Assemblée fédérale, qui se réunissait en juillet; mais comme la loi votée dans cette enceinte n'a été sanctionnée qu'en juin, il en résulte que les soumissionnaires n'ont pu obtenir la sanction cantonale en mai précédent, ni conséquemment la sanction fédérale, qui devait être subordonnée à la première, et de plus qu'ils ont fait tout ce qu'il était en leur pouvoir, en présentant leur demande en juin au Conseil d'Etat de Genève, ainsi que résulte de la lettre énoncée de son président.

D'un autre côté, il est vrai qu'il résulte des productions transmises par les pétitionnaires que la demande dont s'agit a été portée au rôle des affaires à expédier par l'Assemblée cantonale dans sa session de décembre, et qu'elle n'a pas été mise à l'ordre du jour; mais c'est là un événement qui de sa nature est indépendant de la volonté des soumissionnaires, qui, comme on l'a vu, avaient fait leurs diligences. D'ailleurs,

(15-A)

si leur demande n'a pas été mise à l'ordre du jour de la manière indiquée, le président de l'Assemblée, dans sa lettre mentionnée, en a donné un motif qui paraît plausible. C'est parce que, a-t-il dit, des communes du canton avaient fait des représentations contre le tracé adopté, ce qui a donné lieu à un nouvel examen et à une vérification sur les lieux qui aurait même amené un heureux résultat, celui de diminuer le parcours de la voie de trois kilomètres, la longueur d'un tunnel de 2400 mètres, et d'abaisser du 6 pour mille les plus fortes pentes. Cela résulte d'une lettre adressée par les soumissionnaires à M. le ministre des travaux publics le 9 du courant, et transmise à la Commission le 15.

Au surplus, on veut même supposer qu'en décembre dernier l'Assemblée cantonale eût prononcé sur la demande des soumissionnaires, il aurait toujours été le cas d'obtenir l'approbation de l'Assemblée fédérale et d'attendre pour cela une session de 1858, ce qui forme précisément l'objet de la demande de ces derniers.

Enfin, dans cette voie, la Commission est encore allée plus loin; admettant pour un instant la supposition faite d'un retard par la faute ou la spéculation des soumissionnaires, qui auraient, dit-on, cherché à gagner du temps, eu égard à la difficulté qu'ils éprouvaient pour former la société, dans ce cas même elle n'aurait pas hésité à passer outre en contemplation de la crise financière qui a pesé et qui pèse encore sur le commerce, suivant la notoriété publique.

Sous ce rapport la Commission aurait suivi l'esprit de la convention approuvée par le Parlement, dans laquelle on remarque, article 1^{er}, que, en cas de retard dans l'exécution par suite de force majeure, le Gouvernement y aura égard par une prolongation équitable des délais. On a même prévu dans cet article le cas d'impossibilité dans l'appel des capitaux.

Appuyée sur ces considérations et plus spécialement sur les motifs directs qui suivent, la Commission n'a pas cru qu'il put être le cas d'engager le Gouvernement à faire la spéculation de profiter de la clause pénale insérée dans ladite convention.

Sous ce rapport elle a surtout considéré que cette clause n'était qu'un accessoire pour déterminer plus puissamment les soumissionnaires à l'exécution de l'objet principal, soit de l'ouverture de la voie dont s'agit qui forme le but et le point cardinal de l'intérêt public vers lequel nous devons tous nous diriger tant qu'il reste un espoir fondé de le réaliser.

Il faut encore ajouter que la Commission a été confirmée dans cette résolution par une raison plus puissante encore. Après avoir, dans le silence des pétitions narrées, interpellé le Ministère, elle a dû reconnaître qu'aucune autre proposition ne lui avait été faite pour l'exécution de la voie dont s'agit, et qu'on ne pouvait pas même avoir l'espoir fondé d'en voir surgir aucune autre que celle par vous approuvée.

Dans cette hypothèse, elle a pensé que, dans l'intérêt public, il valait infiniment mieux se tenir à un contrat parfait garanti par le stimulant de la clause pénale énoncée, plutôt que de courir après une éventualité qui ne repose que sur une assertion des pétitionnaires dénuée de toute espèce de fondement et de présomption.

La Commission s'est arrêtée à cette résolution avec d'autant plus de conviction, que la concession de la prorogation dont s'agit ne prive point le Gouvernement de ses droits à la clause pénale en cas d'un nouveau retard. Bien plus, s'il est vrai, comme les pétitionnaires l'affirment, que ce nouveau retard arrivera, ceux-ci auront tout le loisir de provoquer de nouvelles soumissions dès qu'ils les croiront possibles, et de mettre ainsi le Gouvernement et même le Parlement en position de choisir ce qu'il y aura de plus avantageux pour la chose publique.

Il est une dernière circonstance qui a plus spécialement attiré l'attention de la Commission, c'est l'affirmation faite par les pétitionnaires de la possibilité de gagner 15 kilomètres sur la voie adoptée et de faire un bénéfice considérable sur les pentes, ce qui constituerait un avantage important en faveur de la voie de Gênes sur celle de Marseille. La Commission a cru devoir communiquer cette considération à monsieur le ministre des travaux publics, qui a répondu, par l'avis d'un ingénieur, que le tracé de la voie dont s'agit, en passant par le mont Sion, produirait effectivement le bénéfice mentionné sur le tracé adopté, mais que son exécution entraînerait une dépense beaucoup plus considérable, et que d'ailleurs elle empêcherait l'exécution de l'embranchement sur le Faucigny, lequel est prévu par la convention mentionnée, bien que les communes de cette province ne se soient point encore expliquées sur son adoption. Et, comme il s'agit de maintenir le contrat stipulé, la Commission a dû s'arrêter devant de tels motifs et vous proposer l'adoption du projet présenté par le Gouvernement, en modifiant toutefois sa rédaction sur le seul point de faire courir le délai de six mois à concéder; le Gouvernement propose de le limiter à tout le mois de juin, et la Commission a cru devoir proposer le même délai de six mois, à dater de la promulgation de la loi à intervenir, disposition qui paraît plus convenable au but que nous nous proposons tous, sans présenter aucun inconvénient, car il s'agit simplement d'autoriser le Gouvernement à concéder ce délai.

L'article unique de ce projet serait ainsi conçu :

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere ai signori Maurizio Blanc e Giovanni Mottù una proroga di mesi sei, cioè a tutto giugno 1858, per presentare la ratificazione ottenuta dal Governo elvetico per l'oggetto di cui ai numeri 2 e 3 degli articoli addizionali della convenzione approvata colla legge 4 giugno 1857.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere ai signori Maurizio Blanc e Giovanni Mottù una proroga di mesi sei, a partire dalla promulgazione della presente legge, per presentare la ratificazione del Governo elvetico per l'oggetto di cui ai numeri 2 e 3 degli articoli addizionali della convenzione del 23 marzo 1857 approvata colla legge del 4 successivo giugno.

*Approvato nella seduta del 2. Mayo
1858*