Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la déclaration de la Confédération au sujet du contrat conclu entre le gouvernement bâlois et le directoire du Central suisse relativement au déplacement de la ligne d'Alsace et à la construction d'une gare aux marchandises à St-Jean.

(Du 13 décembre 1897.)

Monsieur le président et messieurs,

Depuis des années, la gare du chemin de fer Central suisse, à Bâle, ne répond plus aux exigences du trafic, et des négociations ont été entamées entre le Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville et l'administration de cette compagnie aux fins d'opérer la reconstruction de cet édifice. Le gouvernement a saisi cette occasion pour proposer le déplacement, à entreprendre simultanément, de la ligne allant de la gare centrale à la frontière suisse vers St-Louis, ligne appartenant à la compagnie du Central, mais affermée aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Cette ligne, dite d'Alsace, a été construite, après avoir franchi le vallon de la Birsig, sur le haut plateau qui entoure la ville de Bâle; on y a tracé parallèlement une avenue de ceinture. Au cours des années, non seulement l'espace libre entre la ligne du chemin de fer et la ville a été complètement couvert de nouveaux bâtiments, mais on en a encore élevé toute une série au delà de la voie ferrée, qui ont été reliés à l'intérieur de la ville au moyen de passages à niveau. Aujourd'hui, il y a six de ces passages, mais leur nombre s'augmentera encore dans un avenir prochain. Cet état de choses a déjà donné lieu à des plaintes nombreuses, et les habitants des quartiers extérieurs demandent avec insistance qu'on assure, par le déplacement de la ligne du chemin de fer, une circulation ininterrompue et sans obstacle entre l'intérieur et l'extérieur de la ville. L'adminis-

tration du Central s'est montrée disposée, en principe, à satisfaire cette requête, mais elle a demandé que la plus grande partie des frais de construction soit supportée par la ville de Bâle. Elle disait qu'il s'agissait ici essentiellement des intérêts particuliers de la ville, tandis qu'au point de vue de l'exploitation du chemin de fer il n'était pas nécessaire de modifier l'état des choses. Conjointement avec le déplacement de la ligne d'Alsace, d'une part, et le transfert du service des marchandises depuis la gare aux voyageurs à la gare de triage située à l'est de la ville, d'autre part, la population demandait l'établissement d'une seconde gare aux marchandises à l'ouest. Dès l'abord, il n'était question que d'une station de camionnage pour des chars complets dans le rayon de la voie ferrée vers la ville; plus tard, on a parlé d'une gare pour tout le service des marchandises proprement dit.

Après de longues négociations, qui se sont déroulées d'abord simultanément avec la question de reconstruction de la gare, les parties ont décidé d'un commun accord, sur la proposition que leur en a faite notre Département des Chemins de fer, de traiter pour elle-même la question du déplacement de la ligne d'Alsace et de la création d'une gare aux marchandises à St-Jean. Ensuite de cela, elles ont conclu le contrat ci-annexé du 31 juillet 1897. En vertu de ce contrat, les frais pour ces deux ouvrages se répartissent comme suit.

	Ligne d'Alsace.	Gare aux marchandises.	Total.
Central suisse	fr. 2,014,650	fr. 1,214,000	fr. 3,228,650
Ville de Bâle	» 2,462,350	» 100,000	» 2,562,350
	<hr/> fr. 4,477,000	<hr/> fr. 1,314,000	<hr/> fr. 5,791,000

L'article 14 de ce contrat statue que celui-ci n'entrera en vigueur que si la Confédération ne fait pas usage de son droit de rachat au 1^{er} mai 1903 ou bien que le Conseil fédéral déclare que, dans le cas où le chemin de fer Central suisse viendrait à être racheté à cette époque, la Confédération prendra à sa charge, dans toute leur amplitude et sans grever la compagnie du Central, les obligations assumées par celle-ci dans le contrat. Le droit de se substituer de cette façon au Central, en cas de rachat, est expressément réservé à la Confédération.

Par lettre du 3 août dernier, l'administration de la compagnie nous a demandé de donner la déclaration prévue. Par office du 31 juillet précédent, le gouvernement de Bâle-ville avait déjà appuyé cette demande.

Cette déclaration aura pour la Confédération les conséquences financières suivantes.

D'après notre message sur le rachat, les calculs donnent pour valeur de rendement du Central au 1^{er} mai 1903 la somme de 190,994,550 francs et pour capital d'établissement 164,559,220 francs seulement. Il en résulte que le produit net capitalisé dépasse notablement le capital d'établissement ; l'indemnité de rachat à payer en vertu de la concession ne sera pas plus élevée si, outre la somme de 15,301,106 francs portée dans le message pour travaux neufs, le Central fait encore d'autres dépenses de construction jusqu'en 1903. En présence de cet état de choses, cette compagnie demande que la Confédération lui rembourse encore, en plus du prix de rachat calculé d'après le produit net, la somme de 3,228,650 francs qu'elle aura à payer en vertu du contrat du 31 juillet 1897.

Pour la *ligne d'Alsace*, le compte s'établit comme suit.

Lors de l'apurement du bilan à la fin de 1883, le capital d'établissement, y compris le dépôt de locomotives utilisé par la compagnie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à la gare de Bâle, a été fixé à 1,420,000 francs ; avec les constructions nouvelles qu'on a faites depuis, ce capital s'élèvera aujourd'hui à un million et demi en chiffre rond. En vertu du contrat, la ligne actuelle sera abandonnée et son emplacement cédé gratuitement à la ville de Bâle. D'après la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, les frais d'établissement de la vieille ligne devront être déduits du compte de construction ; sur sa subvention, la ville de Bâle pourra y mettre un million et demi en chiffre rond, de sorte qu'il ne restera plus à payer qu'un million sur les frais de construction s'élevant à quatre millions et demi en chiffre rond. Le capital d'établissement de la ligne d'Alsace sera donc grevé à l'avenir d'une somme de trois millions et demi, soit deux millions de plus qu'aujourd'hui. D'après le rapport de gestion de la compagnie du Central, le prix de location de l'ancienne ligne est de 105,000 francs. Cette somme est déjà portée en recettes d'exploitation dans les calculs sur le produit net d'après la concession. En cas de rachat, la Confédération devra alors chercher, en lieu et place du Central, une couverture pour la somme entière de deux millions dont elle sera grevée en plus. Elle pourra trouver cette couverture en élevant le prix de fermage payé par les chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Il devrait être possible d'obtenir une augmentation de 70,000 francs, soit $3\frac{1}{2}\%$ de deux millions, attendu que les frais d'exploitation seront réduits de toutes les dépenses pour le gardiennage de dix passages à niveau, les

six passages actuels ne pouvant plus suffire longtemps; d'autre part, il n'y aura plus de risques d'accidents sur les passages à niveau, et la fermière pourra faire des économies de frais de traction sur la nouvelle ligne, dont les conditions de pente seront améliorées. Si l'on ne pouvait pas arriver à élever le prix de fermage de 70,000 francs pleins, il faudrait tâcher de compenser la différence par l'avantage que l'on retirerait de la suppression des passages à niveau, ce qui réglerait définitivement cette question. Dans le cas contraire, on risquerait fort de la voir surgir de nouveau dans un avenir peu éloigné.

La création d'une *gare aux marchandises à Saint-Jean* est, ainsi qu'on l'a déjà dit plus haut, la conséquence de la reconstruction de la gare aux voyageurs et le transfert du service des marchandises vers l'est. En cas de rachat, les frais de construction de cette nouvelle gare devraient grever le Central, à moins qu'il ne surgisse encore des besoins nouveaux et plus considérables pour le trafic. A ce point de vue, on ne doit, en principe, compter en plus que les frais ayant trait au futur canal. En conséquence, ce serait trop que de mettre à la charge de la Confédération un chiffre rond d'un million et quart pour la gare aux marchandises. Mais il ne faut pas oublier que, par une réglementation convenable des conditions de cojouissance, la gare de Saint-Jean devra être exploitée comme succursale de la gare principale aux marchandises. De cette façon, elle sera utilisée, à côté du Central, non seulement par les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, mais encore par le Bötztberg et le Jura-Simplon. Ces lignes paieront donc leur part de cojouissance de la nouvelle gare. En sa qualité de successeur en droit du Central, la Confédération sera donc grevée par cette succursale dans la même proportion seulement que pour la gare principale, soit d'environ 35 % de la charge totale, qui est la quote-part du Central pour ses propres lignes, pour la ligne de jonction avec la gare badoise et pour la moitié du Bötztberg. Il faut conséquemment admettre que le surplus d'intérêt, calculé à 3 1/2 %, dont se charge la Confédération pour la gare aux marchandises de Saint-Jean sera de 15,000 francs environ.

Malgré cela, nous ne faisons aucune difficulté pour vous proposer de donner la déclaration désirée. Une augmentation de dépenses d'environ 25,000 francs par an nous paraît acceptable, si, avec cela, on peut voir définitivement réglée la question de la suppression des passages à niveau à Bâle, sous la participation de la ville par l'important subside de deux millions et demi, et si l'on a pu résoudre à l'amiable, en un

point du moins, la question de la gare. L'augmentation générale du trafic des marchandises compensera cette augmentation de dépenses, d'autant plus qu'il y aura nécessairement aussi une certaine partie des transports qui se dirigeront sur la nouvelle gare de Saint-Jean. En effet, le trafic des marchandises des établissements situés à l'ouest de la ville se détournera de la gare badoise pour se porter sur la succursale du Central à Saint-Jean; le rendement de la ligne d'Alsace deviendra ainsi meilleur. Tous ces facteurs réduiront d'autant la perte ci-dessus.

En outre, il faut apprécier à sa juste valeur l'influence favorable qu'exercera en général la part prise par la Confédération dans le règlement amiable de la question de la gare de Bâle. Si le rachat ne se fait pas, l'obligation réclamée de la Confédération tombe d'elle-même. Toutefois, en présence du texte trop peu explicite de l'article 14 du contrat, il y a lieu de dire expressément que la déclaration du Conseil fédéral n'est donnée que « pour le cas de rachat au plus prochain terme, soit au 1^{er} mai 1903 ».

Nous avons démontré ci-dessus que la portée financière de la déclaration réclamée de la Confédération dépend essentiellement de la manière dont on pourra fixer les conditions de la location de la ligne d'Alsace aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine et celles de la cojouissance de la gare aux marchandises de St-Jean. C'est pourquoi la Confédération doit attacher un grand prix à ce que ces conditions soient réglées de la façon la plus avantageuse possible; elle doit donc veiller avec soin à ce qu'elle ne soit pas lésée dans ses intérêts financiers par des arrangements défavorables. En conséquence, il faut que la Confédération se réserve expressément le droit de ratifier ces arrangements. Ce droit doit être plus étendu que la compétence dont elle dispose déjà légalement d'approuver les contrats d'exploitation, cette compétence ne servant qu'à sauvegarder les droits de surveillance de l'Etat.

Par les motifs développés ci-dessus, nous nous sommes montrés disposés à déclarer que, dans le cas où le chemin de fer Central suisse viendrait à être racheté à l'expiration du plus prochain terme, soit pour le 1^{er} mai 1903, la Confédération prendra à sa charge, dans toute leur amplitude et sans grever la compagnie du Central, les obligations assumées par celle-ci dans le contrat qu'elle a conclu le 31 juillet 1897 avec le Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville pour la translation de la ligne d'Alsace et la construction d'une gare aux marchandises à St-Jean. Cette déclaration ne serait valable qu'à la condition que

la compagnie du Central soumette à l'approbation du Conseil fédéral les contrats qu'elle pourra conclure avec les chemins de fer d'Alsace-Lorraine et les autres lignes intéressées pour la location de la nouvelle ligne alsacienne et la jouissance de la gare des marchandises de St-Jean.

Nous avons fait dépendre cette déclaration du fait que le contrat serait ratifié tout d'abord par les autorités compétentes de la compagnie du Central et du canton de Bâle-ville et que vous y donniez aussi votre assentiment. Ce dernier point nous a paru nécessaire parce que la Confédération assume une charge à laquelle elle n'est pas tenue aux termes des concessions.

Nous ne parlerons pas des autres parties du contrat, qui ne doivent pas être ratifiés par la Confédération, mais vis-à-vis desquels nous avons expressément réservé tous les droits de souveraineté de l'Etat, ainsi qu'il résultent des concessions et de la législation fédérale.

Le conseil d'administration de la compagnie du Central a ratifié définitivement le contrat le 7 courant, la direction ayant déjà, par sa lettre du 8 octobre dernier, consenti à la condition posée. De même, le Grand Conseil du canton de Bâle-ville a accordé sa ratification à cet acte dans sa séance du 9 de ce mois; il est vrai que cette ratification est encore soumise au referendum facultatif. Toutefois, dans les circonstances actuelles, il est peu probable que le peuple bâlois y recourt. Aussi ne faisons-nous aucune difficulté de venir solliciter de votre part l'autorisation de donner la déclaration désirée, et, à ces fins, nous soumettons à votre approbation le projet d'arrêté ci-après. Il est fort à désirer que cette affaire reçoive sa solution le plus promptement possible.

Veillez agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance renouvelée de notre haute considération.

Berne, le 13 décembre 1897.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

DEUCHER.

Le 1^{er} vice-chancelier :

SCHATZMANN.

Annexe.

Contrat conclu le 31 juillet 1897 entre le gouvernement de Bâle-ville et la compagnie du chemin de fer Central.

Projet.

Arrêté fédéral.

concernant

la déclaration de la Confédération au sujet du contrat conclu entre le gouvernement bâlois et le directoire du Central suisse relativement au déplacement de la ligne d'Alsace et à la construction d'une gare aux marchandises à St-Jean.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu l'office du Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville, du 31 juillet 1897 ;

vu la requête du directoire de la compagnie du chemin de fer Central suisse, du 3 août 1897 ;

vu le message du Conseil fédéral du 13 décembre 1897,

arrête :

1. Le Conseil fédéral est autorisé à déclarer que, dans le cas où le chemin de fer Central suisse viendrait à être racheté à l'expiration du plus prochain terme, soit pour le 1^{er} mai 1903, la Confédération prendra à sa charge, dans toute leur amplitude et sans grever la compagnie du Central, les obligations assumées par celle-ci dans le contrat qu'elle a conclu le 31 juillet 1897 avec le conseil d'Etat du canton de Bâle-ville pour le déplacement de la ligne d'Alsace et la construction d'une gare aux marchandises à St-Jean. Cette déclaration ne serait valable qu'à la condition que la compagnie du Central soumette à l'approbation du Conseil fédéral les contrats qu'elle pourra conclure avec les chemins de fer d'Alsace-Lorraine et les autres lignes intéressées pour la location de la nouvelle ligne alsacienne et la jouissance de la gare des marchandises de St-Jean.

2. Le Conseil fédéral est chargé d'exécuter le présent arrêté.

Contrat

entre

le conseil d'Etat du canton de Bâle-ville et le directeur de la compagnie du chemin de fer Central suisse relativement au déplacement de la ligne d'Alsace et à la construction d'une gare aux marchandises à St-Jean, à Bâle, du 31 juillet 1897.

Art. 1^{er}.

La compagnie du chemin de fer Central suisse déclare être disposée à exécuter, à son propre compte, la ligne Bâle-frontière suisse près de St-Louis en conformité du projet du 22 septembre 1896 (devis pour les frais de construction = 3,007,000 francs et pour les expropriations = 1,470,000 francs).

Le projet susmentionné (plan de situation de 1 : 1000 et profil en long de 1 : $\frac{2,000}{100}$), le devis et le mémoire technique font partie intégrante du présent contrat.

L'approbation de ces plans par les autorités fédérales demeure réservée.

Art. 2.

La compagnie du chemin de fer Central suisse s'oblige en outre à établir, à son propre compte, une gare aux marchandises à St-Jean et à lui donner au moins l'extension prévue par le projet ci-joint, dont l'estimation se monte à 1,314,000 francs.

Ce plan doit aussi être soumis à l'approbation du Département fédéral des Chemins de fer et à celle des autorités des douanes suisses et allemandes, attendu qu'on prévoit une expédition douanière par les deux pays à cette nouvelle gare.

Si les conditions du trafic exigent que celle-ci soit agrandie plus tard, les frais d'extension tomberont à la charge de la compagnie du chemin de fer Central suisse. Les autorités fédérales décident de la nécessité et de l'étendue de cet agrandissement.

Art. 3.

Les plans de détail pour les ouvrages touchant l'Allmend (passages de routes en dessus et en dessous, passage du Rümelinsbach en sous-œuvre, etc.) devront être soumis au Conseil d'Etat avant leur exécution.

Les autorités fédérales trancheront les difficultés qui pourraient surgir.

Art. 4.

Le canton de Bâle-ville déclare approuver les plans et conditions mentionnés dans les articles 1 et 2 ci-dessus et s'engage à participer aux frais d'exécution par une subvention unique, qui sera :

1. de 50 % de la totalité des dépenses d'acquisition de terrains pour la ligne détournée (devis = 1,470,000 francs) ;
2. de 55 % des frais de construction estimés à 3,007,000 francs ; si les dépenses réelles étaient moindres que cette somme, le subside du canton se réduira en proportion ; par contre, si elles étaient plus élevées, le surcroît tombera en entier à la charge du Central ;
3. d'une somme de 100,000 francs comme participation aux frais de la gare aux marchandises de St-Jean.

Art. 5.

Dès que la nouvelle ligne sera ouverte à l'exploitation, tout l'emplacement laissé libre par la ligne actuelle depuis et y compris le viaduc de la Birsig jusqu'à l'avenue du Milieu (Mittlere Strasse), avec les parcelles de terrain joignant la voie et appartenant au Central deviendront gratuitement la propriété du canton de Bâle-ville.

Le canton paiera une même indemnité que pour tout autre établissement de route pour le terrain sur lequel est construite la route d'une largeur de 18 mètres entre le viaduc de la Birsig et les avenues Marguerite et Centrale, route que la compagnie du chemin de fer devra céder à l'Etat.

Art. 6.

Les subventions du canton se paieront successivement par acomptes arrondis au prorata des dépenses faites par l'administration du chemin de fer pour les acquisitions de terrain et la construction de la nouvelle ligne et sur le vu d'un compte approximatif, sous réserve d'un décompte exact après l'achèvement des achats et de la construction.

Art. 7.

L'emplacement nécessaire pour y déposer les matériaux provenant de la tranchée de la ligne restera la propriété exclusive de la compagnie du chemin de fer Central suisse, en tant qu'il ne servira pas à l'établissement de la gare aux marchandises de St-Jean.

La compagnie du chemin de fer Central suisse s'engage à céder au canton de Bâle-ville, au prix d'achat, une bande de terrain d'une largeur de 20 mètres au maximum le long de la limite septentrionale du dépôt de matériaux, en tant que ce terrain ne servira pas à la construction du canal. Cette obligation tombera d'elle-même si, dans un délai de trois ans dès le 1^{er} janvier 1898, la construction du canal n'est pas commencée.

Art. 8.

Dans le cas où le canton de Bâle-ville aurait, plus tôt ou plus tard, l'intention d'établir, en dessus ou en dessous de la nouvelle voie ferrée, des voies de communication autres que celles indiquées dans le présent contrat et les plans et mémoire technique y annexés, la compagnie du Central s'oblige à exécuter les travaux y relatifs, pour le compte du canton de Bâle-ville, au prix coûtant.

Il est bien entendu qu'on ajoutera à ce prix coûtant proprement dit une somme à fixer d'un commun accord dans chaque cas pour l'administration générale et la direction des travaux.

Les primes d'assurance en cas d'accident, etc., sont comprises dans les frais de construction proprement dits.

Art. 9.

Le chemin de fer Central est tenu d'exécuter sans indemnité spéciale, sous réserve de ratification par les autorités fédérales, tous les travaux nécessaires pour faire passer, sous la voie ferrée, les conduites et coulisses publiques de tout genre.

Dans le cas où le canton de Bâle-ville jugerait encore à propos d'employer les eaux du Rümelinsbach pour alimenter le canal et le

port projetés dans le quartier St-Jean, la compagnie du chemin de fer Central suisse permettra de conduire ces eaux gratuitement par le fossé de la ligne d'après un plan qui devra être soumis à sa ratification et à celle des autorités fédérales.

Le canton de Bâle-ville est responsable, sans réserve, de tous les dommages pouvant résulter, pour le chemin de fer, de la construction, de l'entretien et de l'usage de toutes les conduites mentionnées dans le présent article. D'autre part, il ne devra résulter aucune charge, pour le Central, de l'autorisation de passage de ces conduites.

Art. 10.

La nouvelle ligne de chemin de fer, avec tous ses accessoires (sous réserve des conduites mentionnées dans l'article 9 ci-dessus) et ses travaux d'art, deviendra la propriété exclusive de la compagnie du chemin de fer Central dès le jour de son ouverture à l'exploitation. La compagnie se charge, à ses frais, de l'entretien de toute la ligne, des ponts et des accessoires; le canton de Bâle-ville prend à sa charge l'entretien des routes passant en dessus ou en dessous de la voie ferrée.

Art. 11.

Le dépôt des plans et les acquisitions de terrain pour le déplacement de la ligne et la gare aux marchandises de St-Jean doivent se faire le plus tôt possible après les ratifications du présent contrat et l'approbation des plans par les autorités fédérales.

Les travaux devront commencer au plus tard trois mois après l'approbation des plans; ils seront achevés dans un délai de deux ans.

Art. 12.

Le présent arrangement ne doit préjuger en rien la question d'agrandissement de la gare aux voyageurs de Bâle actuellement soumise à la décision du Conseil fédéral.

Art. 13.

Le conseil d'Etat réserve la ratification du Grand Conseil du canton de Bâle-ville et, en cas de referendum, le verdict du peuple; le directoire réserve la ratification du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Central suisse.

Art. 14.

Le présent contrat n'entrera en vigueur que si la Confédération ne fait pas usage de son droit de rachat au plus prochain terme, soit au 1^{er} mai 1903, ou si le Conseil fédéral déclare que, dans le cas où le chemin de fer Central suisse viendrait à être racheté à l'expiration de ce plus prochain terme, soit au 1^{er} mai 1903, la Confédération prendra à sa charge, dans toute leur amplitude et sans grever la compagnie du Central, les obligations assumées par celle-ci dans le contrat qu'elle a conclu le 31 juillet 1897 avec le conseil d'Etat du canton de Bâle-ville pour le déplacement de la ligne d'Alsace et la construction d'une gare aux marchandises à St-Jean.

Le droit de se substituer de cette façon au Central, en cas de rachat, est expressément réservé à la Confédération.

Ainsi fait et signé en double.

Bâle, le 31 juillet 1897.

Pour le directoire
du chemin de fer Central suisse,

Heusler.

Flury.

Bâle, le 31 juillet 1897.

Au nom du conseil d'Etat du canton
de Bâle-ville,

Le vice-président :

Zutt.

Le secrétaire :

Dr. R. Wackernagel.

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la déclaration de la
Confédération au sujet du contrat conclu entre le gouvernement bâlois et le directoire du
Central suisse relativement au déplacement de la ligne d'Alsace et à la constr...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.12.1897
Date	
Data	
Seite	1265-1276
Page	
Pagina	
Ref. No	10 073 057

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.