

747

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite d'Olten à Niedererlinsbach avec embranchement d'Obergösgen à Lostorf.

(Du 16 mars 1917.)

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 9 novembre 1916, un comité d'initiative représenté par MM. *E. Schenker*, avocat, *F. Stüdi*, ingénieur, *F. Dieter*, ingénieur, et *W. Belard*, architecte, tous à Olten, demande qu'on lui accorde, pour le compte d'une société anonyme à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique à voie étroite d'Olten à Niedererlinsbach, avec embranchement d'Obergösgen à Lostorf.

Dans le rapport général joint à la demande, les requérants rappellent les efforts tentés depuis bien des années déjà pour établir un mode de transport convenable entre les communes du bas arrondissement du canton et Olten et Schönenwerd. La population de cet arrondissement cherche surtout son occupation dans les industries de ces deux dernières localités. Chaque jour les ouvriers et ouvrières qui y travaillent parcourent au total plus de 8000 kilomètres sur route. La population agricole entretient des relations constantes

avec Olten, le chef-lieu de l'arrondissement et place de marché; en sens inverse, les rapports d'affaires d'Olten avec le reste de l'arrondissement sont très actifs. Olten n'est relié, en ce moment, avec les bains de Lostorf que par deux courses postales quotidiennes. La nouvelle usine électrique d'Olten-Gösigen augmentera, en outre, l'activité industrielle de l'arrondissement.

Nous extrayons les données suivantes du rapport technique :

Longueur de la ligne : Olten-Niedererlinsbach 11366 m, Obergösigen-Lostorf 2711, soit 14077 m au total, dont environ 5000 m sur route;

Ecartement : 1 mètre;

Pentes maxima : Olten-Niedererlinsbach 42 ‰, Obergösigen-Lostorf 60 ‰;

Altitudes : Olten 399,80, Obergösigen 396,30, Niedererlinsbach 404,50, Lostorf 442,40;

Rayon minimum : 60 m et exceptionnellement 40 m;

Stations intermédiaires : Olten-Niedererlinsbach 3, Obergösigen-Lostorf 0;

Système de traction : électricité.

Le rapport technique donne en outre les renseignements suivants :

Le point de départ de la ligne se trouve à Olten, vis-à-vis de la gare principale des C. F. F. De là, le chemin de fer utilise la grand'route, puis traverse l'Aar au km 2,2 sur le pont existant (Rankwaag) pour continuer ensuite sur plateforme indépendante en passant en dessous du village de Vinznau. Au Hard, au km 2,8, la ligne croise la route cantonale pour reprendre son propre tracé et arriver à la station d'Obergösigen qu'on a l'intention d'ériger au Hardmatten. Après avoir traversé le village d'Obergösigen en partie sur plateforme indépendante, en partie sur la route cantonale, la ligne continue à utiliser cette dernière jusqu'à Mühlefeld et au km. 7,1 elle croise de nouveau la route. Au km. 8,1, la voie s'engage, à côté de la route cantonale, dans la partie est du village de Niedergösigen où une station est prévue à environ 150 m du pont de bois sur l'Aar. La ligne est ensuite établie sur plateforme indépendante jusqu'à l'entrée du village de Niedererlinsbach. De là jusqu'au point terminus (croisement des routes Aarau-Stüsslingen), la voie ferrée utilisera la route du village qui sera corrigée. Pour l'embranchement

Obergösgen-Lostorf, la ligne sera construite sur plateforme indépendante; elle traversera la route au km 5,0 et son point terminus se trouvera près de la bifurcation de Stüsslingen. Les conditions de pente et de tracé sont très favorables. La traction électrique sera établie sur le même principe que celle du chemin de fer Langenthal-Jura. L'énergie sera fournie par l'usine hydraulique Olten-Gösgen. Il ne sera pas nécessaire d'utiliser pour le moment les trucs-transporteurs, mais il faudra cependant tenir compte, en établissant la voie, de la possibilité de les introduire. En fait de matériel roulant, on prévoit 2 automotrices à bogies à 2 essieux et 2 à 4 essieux, 6 remorques et 3 wagons à marchandises. D'après le devis sommaire, les frais de construction s'élèveraient à 2.097.000 francs ou 149.000 francs par kilomètre de ligne.

Dans son préavis du 9 décembre 1916, le Conseil d'Etat du canton de Soleure nous informe que les communes intéressées n'ont pas fait d'objections de principe à la demande de concession. Seule la commune des habitants d'Olten a demandé que le délai pour la présentation des documents techniques et financiers soit réduit à 4 ans, afin que les communes puissent avoir de nouveau les mains libres pour le cas où les requérants n'arriveraient pas à produire la justification financière. Le gouvernement cantonal estime que cette demande est justifiée, vu que la ligne ne pourrait, du reste, pas être construite sans l'appui des communes.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à l'utilisation de la route cantonale, mais il se réserve d'y mettre des conditions en temps et lieu.

En considération de la concurrence qui pourrait être faite à la section Olten-Schönenwerd des C. F. F., la direction générale de ces derniers fut également invitée à donner son préavis. En date du 22 décembre, elle déclara que pour ce qui les concernait, les C. F. F. n'avaient pas de motifs non plus de s'opposer à la concession.

Au point de vue militaire, il n'y a rien à objecter à l'établissement de cette voie étroite; mais aussi longtemps que la guerre durera, on ne pourra pas travailler à la ligne dans la région des fortifications du Hauenstein.

La conférence réglementaire s'est tenue à Berne le 21 février 1917. Le projet de concession présenté par le département des chemins de fer fut adopté moyennant quelques légères modifications.

Nous avons les remarques suivantes à formuler au sujet de ce projet.

Dans le but de simplifier, nous avons supprimé toutes les dispositions déjà prévues par la législation suisse des chemins de fer, en particulier par la loi fédérale du 29 mars 1893 concernant les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur et par la loi du 27 mars 1896 sur la comptabilité des chemins de fer. En outre, le projet ne contient pas non plus les dispositions du règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur, qui sont applicables sans autre à toutes les entreprises de transport concédées. Enfin, il est prévu que pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises et animaux vivants, la nouvelle compagnie appliquera les tarifs des C. F. F. (art. 14 et 16), comme cela fut prescrit, en règle générale, ces dernières années dans les concessions pour les chemins de fer ayant l'intention d'adhérer au trafic direct. Il en est résulté des facilités pour l'établissement des tarifs directs.

Pour obtenir des recettes suffisantes, la nouvelle entreprise se voit obligée de fixer ses taxes à un taux bien plus élevé que celui des C. F. F.; c'est pourquoi elle est autorisée, par l'article 18, à calculer les prix de transport en majorant les distances effectives de 100 % pour le trafic-voyageurs et de 150 % pour le service des bagages, marchandises et animaux vivants.

Une innovation importante est prévue à l'article 19, alinéa 2. Jusqu'ici la disposition y relative disait: « Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser un relèvement des tarifs approprié aux circonstances. Les décisions de cette nature seront toutefois soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

D'après la nouvelle disposition de l'article 19, alinéa 2, la compagnie aura déjà le droit d'augmenter les majorations des distances si le bénéfice net produit par le capital-actions de la compagnie n'atteint pas le 2 % pendant trois années consécutives. L'Assemblée fédérale décidera sur le taux de cette augmentation. Cette nouvelle disposition a été dictée par la raison que les actionnaires ne doivent pas renoncer à un dividende pendant une longue durée de temps, car il est équitable de leur assurer, au bout de quelques années, un modeste dividende moyennant un relèvement des taxes. Le dau-

ger de voir les compagnies profiter de cette disposition pour augmenter les tarifs de façon exagérée est d'ores et déjà exclu par le fait que l'Assemblée fédérale prononce sur le chiffre de l'augmentation et que des taxes trop élevées sont préjudiciables au trafic.

L'article 20 a contient des dispositions détaillées sur l'alimentation et le but du fonds de réserve. L'alimentation doit s'effectuer par des prélèvements annuels d'au moins 5 % sur le bénéfice net, et cela jusqu'à concurrence du 10 % du capital-actions; le fonds ainsi constitué doit être placé en valeurs sûres. Depuis longtemps déjà on demande aux compagnies qui présentent leurs statuts à l'approbation, des dispositions de ce genre pour le fonds de réserve. Mais comme ces prescriptions donnent souvent lieu à des discussions avec les entreprises, il est préférable de les insérer dans les concessions à l'avenir.

L'article 20 c oblige la compagnie à fonder une caisse de pensions ou de retraite pour le personnel si le bénéfice net dépasse 4 % pendant trois années consécutives. Cette disposition est de l'intérêt du personnel; il s'agit, du reste, d'une charge qui peut sans inconvénient être imposée aux entreprises de chemins de fer. L'article 42 de l'ordonnance du 19 décembre 1910 concernant la navigation dans les eaux suisses contient d'ailleurs une prescription analogue.

Enfin il convient encore de remarquer que, pour répondre à un vœu exprimé verbalement par les requérants, l'article 6 autorise la compagnie à construire la ligne en trois sections.

Dans le cas où vous donneriez votre approbation au projet d'arrêté ci-après, nous introduirions aussi, dorénavant, dans les nouvelles concessions les modifications de principe mentionnées ci-dessus.

Nous vous recommandons d'approuver le présent projet d'arrêté et saisissons cette occasion, monsieur le président et messieurs, pour vous renouveler les assurances de notre haute considération.

Berne, le 16 mars 1917.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération, SCHULTHESS.*

*Le chancelier de la Confédération, SCHATZMANN.*

(Projet.)

**Arrêté fédéral**

portant

concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite  
d'Olten à Niedererlinsbach avec embranchement  
d'Obergösgen à Lostorf.

## L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

## CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la demande du comité d'initiative pour l'établissement d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Olten à Niedererlinsbach, avec embranchement de Obergösgen à Lostorf, du 9 novembre 1916;

Vu le message du Conseil fédéral du 16 mars 1917,

*arrête :*

Il est accordé à un comité d'initiative représenté par MM. E. Schenker, avocat, F. Stüdi, ingénieur, P. Dieter, ingénieur; et W. Belar, architecte, tous à Olten, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique à voie étroite de *Olten* à *Niedererlinsbach*, avec embranchement de *Obergösgen* à *Lostorf*, aux conditions stipulées dans les articles ci-après.

Article premier. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales en matière d'établissement et d'exploitation de chemins de fer suisses seront toujours strictement observées.

Art. 2. La ligne est considérée comme secondaire au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

Art. 3. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans, à dater de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 4. Le siège de la société est à Olten.

Art. 5. La majorité des membres de la direction, du conseil d'administration ou, éventuellement, du comité sera composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse. Le personnel de la voie et des stations doit être de nationalité suisse.

Art. 6. La compagnie est autorisée à construire la ligne en trois sections, savoir :

- I. Olten-Niedergösgen;
- II. Niedergösgen-Niedererlinsbach;
- III. Obergösgen-Lostorf.

Dans le délai de 36 mois à dater de l'entrée en vigueur du présent arrêté, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral pour la première section les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, ainsi que les statuts de la société.

Les terrassements pour l'établissement de la première section seront commençés dans les six mois qui suivront l'approbation des plans.

La première section devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de 2 ans à partir du commencement des travaux.

Pour les autres sections, le Conseil fédéral fixera les délais après avoir entendu la compagnie et le gouvernement cantonal.

L'inobservation des délais pour une section n'entraînera le retrait de la concession que pour cette section.

Art. 7. Aucun travail de construction de la ligne et des dépendances nécessaires à son exploitation ne pourra être entrepris avant l'approbation des plans de détail par le Conseil fédéral. Le Conseil fédéral peut, même après l'approbation des plans, exiger qu'il soit encore apporté les modifications jugées nécessaires pour la sûreté de l'exploitation.

Art. 8. La ligne sera construite à simple voie, avec 1 mètre d'écartement entre les rails. L'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation de la ligne est réglé par les dispositions qu'édictera encore le Conseil d'Etat du canton de Soleure en tant que ces dispositions ne sont pas contraires au présent acte de concession et à la législation fédérale.

Art. 9. Les objets offrant un intérêt scientifique et qui seraient mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton de Soleure et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer fournira aux fonctionnaires fédéraux chargés de surveiller la construction ou l'exploitation de la ligne les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter, en tout temps, toutes les parties de la voie, des stations et du matériel, et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquels la compagnie ne prendrait pas, de son chef, les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, s'il le faut, destitués. Il en sera de même pour les membres de l'administration remplissant à titre temporaire ou permanent une charge de fonctionnaire ou d'employé.

Art. 12. Le nombre minimum des trains pouvant transporter des voyageurs et desservant tous les jours la ligne entière, dans chaque sens, avec arrêt à toutes les stations, est fixé à quatre.

Art. 13. La compagnie fera circuler sur sa ligne, pour le transport des voyageurs, des voitures à une seule classe.

La compagnie devra faire en sorte que les trains de voyageurs aient suffisamment de sièges pour le public à transporter.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie appliquera les tarifs des chemins de fer fédéraux. En ce qui concerne les prix des abonnements, des exceptions pourront toutefois être consenties.

Art. 15. Les indigents seront transportés à moitié prix, sur la présentation d'un certificat de l'autorité compétente.

Pour les transports de police ordonnés par une autorité fédérale ou cantonale, le Conseil fédéral fixera les conditions.

Art. 16. Pour le transport des bagages, marchandises et animaux vivants, la compagnie appliquera les tarifs des chemins de fer fédéraux. Une taxe minimum de 40 centimes sera perçue pour chaque expédition.

L'obligation prévue par le règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses de transporter gratuitement les produits agricoles, etc., est limitée à 15 kilogrammes.

Art. 17. Dans les cas de calamités publiques, de cherté exceptionnelle des denrées alimentaires et du fourrage, il sera fait momentanément, pour le transport des céréales, de la farine, des légumes à cosses, des pommes de terre, du fourrage, etc., des réductions de taxes, que le Conseil fédéral fixera après avoir entendu l'administration du chemin de fer.

Art. 18. La compagnie est autorisée à fixer les distances servant à calculer les taxes en majorant les distances effectives pour le trafic-voyageurs de 100 % et celles pour le transport des bagages, des marchandises et des animaux vivants de 150 %. Les fractions de kilomètre pourront être comptées pour 1 kilomètre entier si elles comportent 1 mètre au moins.

Art. 19. La majoration des distances autorisée par l'article 18 sera abaissée si le gain annuel fait par le capital-actions dépasse une moyenne de 6 % pendant six exercices consécutifs et pour chacun des trois derniers exercices, et si l'entreprise, invitée à la suite de cette constatation à réduire les taxes existantes, n'a pas tenu compte des intérêts de la population dans une mesure suffisante par d'autres réductions de taxes ou en améliorant les conditions de transport. S'il n'est pas possible d'arriver à une entente à ce sujet entre le Conseil fédéral et la compagnie, l'Assemblée fédérale décidera.

Si le bénéfice net fait par le capital-actions n'atteint pas 2 % pendant trois années consécutives, la compagnie aura le droit d'élever de façon convenable les majorations de distances prévues à l'article 18. L'Assemblée fédérale décidera de combien elles peuvent être augmentées.

Art. 20. La compagnie est tenue :

- a. d'alimenter un fonds de réserve qui servira à payer les dépenses extraordinaires nécessitées par les événements naturels, les accidents et les crises; il sera fait dans ce but un prélèvement annuel d'au moins 5 % sur le bénéfice net jusqu'à ce que le 10 % du capital-actions soit atteint; les prélèvements seront placés en valeurs sûres;
- b. de créer une caisse de maladie pour son personnel ou d'assurer ce dernier à une société d'assurance;

- c. de créer une caisse de retraite ou de pension pour son personnel si le bénéfice annuel dépasse 4 % pendant trois années consécutives;
- d. d'assurer les voyageurs et le personnel auprès d'une société d'assurance ou d'une association de chemins de fer pour ce qui concerne les obligations découlant des dispositions légales sur la responsabilité civile des chemins de fer.

Art. 21. Les dispositions suivantes régleront l'exercice du droit de rachat par la Confédération, ou par le canton de Soleure si la Confédération n'en fait pas usage :

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt trente ans après l'ouverture de la ligne à l'exploitation et, à partir de ce moment, le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. La compagnie devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment où il sera effectué.
- b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée en parfait état. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi du fonds de renouvellement ne suffirait pas à couvrir les frais de réfection, le prix de rachat subira une réduction proportionnelle.
- c. Si le rachat s'effectue avant le 1<sup>er</sup> janvier 1955, le prix de rachat sera égal à 25 fois la moyenne du produit net pendant les dix années civiles précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat aura été dénoncé à la compagnie; s'il s'effectue du 1<sup>er</sup> janvier 1955 au 1<sup>er</sup> janvier 1970, le prix sera égal à 22 ½ fois et, s'il a lieu du 1<sup>er</sup> janvier 1970 à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce produit net; — sous déduction toutefois du fonds de renouvellement.

Dans l'évaluation du produit net, il ne sera pris en considération et porté en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation jointe à cette entreprise.

- d. Le produit net se compose du total de l'excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploita-

tion; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de renouvellement.

- e. Dans le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acquéreur pourra ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.
- f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat et des questions qui s'y rattachent seront jugées par le Tribunal fédéral.

Art. 22. Dans le cas où le canton de Soleure aurait racheté le chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins, en tout temps, la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 21, et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Confédération pouvait exiger de la compagnie concessionnaire.

Art. 23. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 15 avril 1917.

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite d'Olten à Niedererlinsbach avec embranchement d'Obergösgen à Lostorf. (Du 16 mars 1917.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	747
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1917
Date	
Data	
Seite	399-409
Page	
Pagina	
Ref. No	10 081 236

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.