

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer à crémaillère  
de la station de Dornach-Arlesheim à Gempen et sur  
la Schartenfluh.

(Du 9 octobre 1902.)

---

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 2 décembre 1901, MM. Ch. *Dreyfuss* et H. *Weiss*, à Bâle, nous ont présenté une demande de concession pour un chemin de fer à crémaillère de la station de Dornachbrugg J.-S. (la dénomination exacte est *Dornach-Arlesheim*) à *Gempen* et sur la *Gempenfluh*.

D'après le rapport général, Gempen et la Schartenfluh ou Gempenfluh (située à 760 mètres au-dessus du niveau de la mer, dans le canton de Soleure) sont distants de 3 kilomètres de Dornach-Arlesheim et de 8 kilomètres de Bâle. Chaque année, ils sont visités par 15,000 personnes, qui s'y rendent pour y jouir d'une vue très variée sur les Alpes, le Jura, les Vosges, la Forêt-Noire, la vallée du Rhin, etc., ou pour leurs relations d'affaires avec les localités du haut plateau.

L'affluence des visiteurs augmenterait considérablement après l'établissement du chemin de fer projeté. On pré-

voit que des hôtels-pensions pour les malades ayant besoin de repos et d'air pur seraient construits sur ces hauteurs. Toutes les conditions désirables s'y trouvent réunies : situation admirable, forêts mettant à l'abri des vents du nord, promenades ombragées en plaine, altitude avantageuse, qui correspond à celle des stations climatériques du Weissenstein, de Langenbruck, du Sud de la Forêt-Noire, etc.

Ce chemin de fer ne servirait pas seulement aux touristes et aux malades, mais faciliterait et activerait aussi le trafic avec les villages et hameaux du haut plateau, tels que Gempen, Büren, Seven, Hochwald, Nuglar, etc. Les bains avantageusement connus de Schauenbourg bénéficieraient aussi du chemin de fer projeté de Gempen.

La ligne serait exploitée depuis le mois d'avril au mois d'octobre, et le reste de l'année avec des trains facultatifs.

Le nombre des trains serait fixé, pendant le temps d'exploitation prévue dans la concession, suivant les besoins du trafic.

On n'introduirait tout d'abord qu'une classe de voitures et les taxes suivantes seraient prévues pour le transport des voyageurs :

Montée . . . . .	fr. 1. 45
Descente . . . . .	» —. 75
Course aller et retour les jours d'œuvre . . . . .	» 2. 20
Course aller et retour les dimanches . . . . .	» 1. 50

Il résulte du rapport technique que le chemin de fer à crémaillère aurait son point de départ au côté oriental de la station de Dornach-Arlesheim (J.-S.) et se dirigerait, en prenant la direction de l'est et en traversant des prairies et des pâturages, puis une forêt, sur la station de Gempen, située à 500 m. du village de ce nom, et à la même altitude que la partie supérieure de celui-ci. De là, la ligne tournerait vers l'ouest, en décrivant une forte courbe, et atteindrait le plateau de la Scharntenfluh (Gempenfluh). Les pentes varient entre 5<sup>5</sup>/<sub>10</sub> et 15<sup>0</sup>/<sub>10</sub>. Les courbes ont un rayon minimum de 60 mètres.

La ligne, dont la longueur horizontale est de 4200 mètres, franchirait une altitude de 462 mètres. Elle aurait un mètre d'écartement entre rails et serait construite à une seule voie.

On emploierait des crémaillères du système Abt. L'exploitation aurait lieu au moyen de locomotives à vapeur. Le concessionnaire se réserve d'exploiter la ligne par l'électricité dans le

cas où l'on pourrait obtenir une force motrice à un prix avantageux. La compagnie se chargerait du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises. On aurait l'intention de se servir de voitures à voyageurs ouvertes et fermées, pouvant transporter jusqu'à 50 voyageurs. Des wagons à marchandises ouverts seraient prévus pour le trafic des marchandises.

Dornach-Arlesheim obtiendrait une halte et une remise pour les locomotives et les voitures, la station de Gempen un hangar aux marchandises et la station terminus de la Schartenfluh une halte fermée.

Le devis estimatif prévoit les articles principaux ci-après :

1. Constitution du capital, capital d'exploitation et intérêt pendant la construction . . . . .	fr. 70,000
2. Acquisition de terrain . . . . .	» 65,400
3. Direction des travaux techniques . . . . .	» 8,000
4. Infrastructure . . . . .	» 125,500
5. Superstructure . . . . .	» 189,000
6. Bâtiments . . . . .	» 36,800
7. Installations mécaniques . . . . .	» 9,000
8. Télégraphe, clôtures, etc. . . . .	» 3,500
9. Matériel roulant . . . . .	» 144,000
10. Inventaire . . . . .	» 3,000
11. Imprévu . . . . .	» 15,800

Ensemble fr. 670,000

ou 160,000 francs en nombre rond par kilomètre de la voie.

Dans son préavis du 18 juillet 1902, le gouvernement du canton de Soleure n'a pas soulevé d'opposition au sujet de ce chemin de fer. La conférence réglementaire a eu lieu le 2 octobre 1902.

Dans le projet de concession présenté par le Département, on a intercalé dans le titre, au lieu des dénominations de « Dornachbrugg J.-S. » et « Gempenfluh », employées dans la demande de concession, les désignations officielles de « Dornach-Arlesheim » et « Schartenfluh ».

Comme, d'après la demande de concession, ce chemin de fer n'est pas seulement un chemin de fer de touristes, mais qu'il desservira aussi le trafic des localités situées sur le plateau de Gempen, il ne conviendrait pas de restreindre l'exploit-

tation à la saison d'été. Le représentant du requérant-concessionnaire a été d'accord de ne pas insérer de dispositions à ce sujet dans la concession.

Les *taxes* prévues dans la demande de concession pour le transport des *voyageurs*, des *bagages* et des *marchandises* étant beaucoup trop majorées, il y a lieu de les réduire dans une proportion équitable. M. *Dreyfuss* s'est également déclaré d'accord à ce sujet.

Le projet d'arrêté ci-après ne donne pas lieu à d'autres observations.

Nous le recommandons à votre approbation et saisissons cette occasion pour vous présenter, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 9 octobre 1902.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération,*  
ZEMP.

*Le chancelier de la Confédération,*  
RINGIER.



Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer à crémaillère  
de la station de Dornach - Arlesheim à Gempen  
et sur la Schartenfluh.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la demande de MM. Ch. Dreyfuss et H. Weiss, à Bâle, du  
2 décembre 1901 ;

Vu le message du Conseil fédéral du 9 octobre 1902,

*arrête :*

Il est accordé à MM. Ch. *Dreyfuss* et *H. Weiss*, à *Bâle*, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite et à crémaillère de la station de *Dornach-Arlesheim* à *Gempen* et sur la *Schartenfluh* (*Gempenfluh*) aux conditions stipulées dans les articles ci-après.

Art. 1<sup>er</sup>. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales en matière d'établissement et d'exploitation de chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Ce chemin de fer est considéré comme secondaire au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

Art. 2. La présente concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du jour du présent arrêté.

Art. 3. Le siège de la société est à Dornach.

Art. 4. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou du comité central devra être composée de citoyens suisses, ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 12 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les statuts de la société et les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront être commencés dans un délai de six mois à partir de l'approbation des plans.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de 18 mois à partir du commencement des travaux.

Art. 7. Aucun travail de construction de la ligne et des dépendances nécessaires à son exploitation ne pourra être entrepris sans que les projets en aient été approuvés par le Conseil fédéral. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, à exiger qu'il y soit introduit les modifications jugées nécessaires pour la sûreté de l'exploitation.

Art. 8. La ligne sera construite à une seule voie, avec un mètre d'écartement des rails.

Le Conseil fédéral pourra autoriser l'exploitation par l'électricité.

Art. 9. Les objets présentant 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 devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de surveiller la construction ou l'exploitation de la ligne le moyen 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, en cas de nécessité, destitués.

Il a de même le droit d'exiger que ceux des membres de l'administration qui remplissent, à titre temporaire ou permanent, le rôle de fonctionnaires ou d'employés de la compagnie, soient révoqués de ces fonctions, s'ils donnaient lieu, dans leur exercice, à des plaintes fondées.

Art. 12. La compagnie se charge du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises. Elle n'est pas tenue au transport des animaux vivants.

Art. 13. La compagnie est tenue de se soumettre au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses. Les modifications jugées nécessaires ne pourront être introduites qu'avec l'autorisation du Conseil fédéral.

Art. 14. La compagnie pourra, en règle générale, fixer le nombre des trains quotidiens et leurs horaires. Tous les projets y relatifs devront toutefois être soumis au Département des chemins de fer, pour autant qu'ils concernent des trains réguliers. Ils ne pourront être exécutés avant d'avoir été approuvés.

Le Conseil fédéral déterminera la vitesse des trains.

Art. 15. La compagnie établira, pour le transport des voyageurs, une seule classe de voitures, dont le type sera approuvé par le Conseil fédéral.

La compagnie devra faire en sorte que toute personne se présentant pour monter dans un train de voyageurs puisse, autant que possible, être transportée par ce train et y occuper un siège. Sur la demande du Conseil fédéral, des voitures à voyageurs seront ajoutées aux trains de marchandises.

Art. 16. La compagnie peut percevoir, pour le transport des voyageurs, une taxe dont le maximum est fixé à 25 centimes par kilomètre de voie ferrée.

Les enfants au-dessous de quatre ans et n'occupant pas une place distincte sont transportés gratuitement; ceux de quatre à dix ans révolus paient demi-place. Le Conseil fédéral peut exiger que la limite d'âge pour les enfants ne payant que demi-place soit élevée selon les circonstances.

La compagnie devra accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire pour les billets d'aller et retour.

Elle est tenue de délivrer des billets d'abonnement à prix réduit, à des conditions qui seront fixées d'accord avec le Conseil fédéral.

Art. 17. Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets puissent être placés dans la voiture sans incommoder les autres voyageurs.

Tous les autres bagages sont soumis à une taxe dont le maximum peut être fixé à 20 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Avec le consentement du Conseil fédéral, un mode d'expédition avec taxe uniforme peut être adopté pour les bagages des voyageurs. Dans ce cas, la taxe est fixée par le Conseil fédéral.

Art. 18. Les tarifs des marchandises seront établis en prenant pour base le poids et les dimensions des envois ; il sera tenu compte aussi de la valeur et de l'importance économique des marchandises, dans la mesure justifiée par les intérêts de l'industrie, des métiers, du commerce et de l'agriculture.

Il sera établi des classes, dont la plus élevée ne paiera pas plus de 10 centimes et la plus basse pas plus de 5 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou cinq tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

La taxe des marchandises transportées en grande vitesse pourra être majorée de 100 % de la taxe ordinaire.

Les matières premières nécessaires à l'industrie, aux métiers et à l'agriculture seront taxées aux prix les plus bas.

Art. 19. Pour le transport de métaux précieux, de numéraire et d'objets avec valeur déclarée, il sera perçu une taxe maximum de 5 centimes par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Art. 20. Les produits agricoles, les produits industriels de provenance suisse, apportés par l'expéditeur, ainsi que les outils affectés à son usage personnel, seront transportés gratuitement jusqu'à concurrence du poids de 15 kilogrammes par des trains de voyageurs, et dans des wagons à part, à condition que l'expéditeur voyage dans le même train et reprenne ses colis immédiatement à l'arrivée à la gare de destination. Ce qui excède ce poids est soumis à la taxe ordinaire des marchandises.



Art. 21. Dans les cas de calamités publiques, de cherté exceptionnelle des denrées alimentaires et du fourrage, la compagnie est tenue d'accorder momentanément pour le transport des céréales, de la farine, des légumes à cosses, des pommes de terre, du fourrage, etc., des réductions de taxes qui seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 22. La taxe minimum de transport pour les bagages et les envois de marchandises ne peut pas dépasser 40 centimes.

Art. 23. Les dispositions ci-dessus relatives aux taxes ne concernent que le transport d'une station à l'autre. Les marchandises doivent être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et enlevées par le destinataire à la station d'arrivée.

Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie et aucune taxe spéciale ne sera, dans la règle, perçue pour ces opérations. Il ne pourra être dérogé à cette disposition qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral pour certaines classes de marchandises chargées par wagons complets, et autres objets dont le chargement présente des difficultés particulières.

Art. 24. Les fractions d'un kilomètre seront comptées, dans la fixation des taxes, pour un kilomètre entier.

Les envois de moins de 20 kilogrammes, en grande et en petite vitesse, seront comptés pour 20 kilogrammes pleins et les envois de bagages de moins de 10 kilogrammes pour 10 kilogrammes pleins. L'excédent de poids est calculé par unité de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière.

Pour les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le montant exact de la taxe, calculée conformément à ces prescriptions, n'est pas divisible par 5 et si le reste est d'au moins un centime, le chiffre est arrondi est porté au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 25. Des règlements et des tarifs spéciaux seront élaborés pour les détails du service de transport.

Art. 26. Tous les règlements et tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral au moins deux mois avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 27. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant six pour cent, le maximum des taxes

de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

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 une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 28. La compagnie devra alimenter convenablement des fonds de renouvellement et de réserve et créer une caisse de malades et de secours pour son personnel ou l'assurer à une société d'assurance. En outre, les voyageurs et le personnel seront aussi assurés en ce qui concerne les obligations découlant de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité civile. Les prescriptions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 29. Les dispositions suivantes régleront l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou de la part du 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. Dans tous les cas, les droits de tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pension et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée en parfait bon état. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffiraient pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.
- c. Le prix de rachat, si le rachat s'effectue jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1935, 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; si le rachat s'effectue du 1<sup>er</sup> janvier 1935 au 1<sup>er</sup> janvier 1950, à 22  $\frac{1}{2}$  fois et, s'il a lieu du 1<sup>er</sup> janvier 1950 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce pro-

duit net, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

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'exploitation ; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Dans le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur 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 ou des questions qui s'y rattachent seront jugées par le Tribunal fédéral.

Art. 30. Dans le cas où le canton de Soleure aurait opéré le rachat du 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 29, 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. 31. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entre immédiatement en vigueur.

---

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer à crémaillère de la station de Dornach-Arlesheim à Gempen et sur la Schartenfluh. (Du 9 octobre 1902.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1902
Date	
Data	
Seite	592-602
Page	
Pagina	
Ref. No	10 075 172

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.