

Rapport

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

au sujet

d'une modification à la concession
pour un chemin de fer de Göschenen à Andermatt
(chemin de fer des Schöllenen).

(Du 12 décembre 1895.)

Par arrêté fédéral du 5 avril dernier, vous avez accordé à M. J. Glaser, ingénieur, alors à Berne, aujourd'hui à Sarnen, une concession pour un chemin de fer de Göschenen à Andermatt (chemin de fer des Schöllenen). Depuis, le concessionnaire nous a adressé une requête datée du 25 avril, par laquelle il désire qu'on vous soumette de nouveau sa demande de concession du 18 novembre 1894 et que l'arrêté susmentionné soit modifié dans le sens de notre projet. Dans des lettres ultérieures du 24 mai et du 1^{er} novembre, M. Glaser renouvelait sa demande, en l'étendant, en outre, à d'autres dispositions qui, sur notre proposition, avaient été adoptées dans la concession.

1. La demande primitive concerne la disposition formulée à l'article 12, 2^{me} alinéa, d'après laquelle, du mois de novembre au mois d'avril, un train mixte tout au moins devra circuler tous les jours dans les deux directions. Le requérant demande la suppression de cette disposition et son remplacement par celle que nous avons proposée dans notre message du 30 mars 1895, qui obligeait simplement la compagnie à prendre des mesures convenables pour que le service postal s'effectuât pendant l'interruption de l'exploitation.

L'obligation de limiter la durée de l'exploitation en hiver, dit le requérant, est une question d'existence pour le chemin de fer des Schöllenen. Du moment que la société se charge de prendre des mesures pour que le service postal s'effectue convenablement, on ne saurait dire que le service d'hiver obligatoire soit une nécessité. La vallée d'Urseren se prononce énergiquement aussi contre une disposition qui compromet le chemin de fer des Schöllenen.

Le gouvernement d'Uri, dit-il, n'a élevé aucune objection sérieuse contre la demande de concession présentée en son temps par M. l'ingénieur Grüssy, ni contre celle du colonel Arnold, à Altorf, qui vint ensuite; le requérant ne voit pas en quoi, dans le cours d'environ cinq ans, la situation aurait pu se modifier au préjudice de l'entreprise. Dans la concession accordée à M. Grüssy, il n'a pas été question du tout du service d'hiver. Ce n'est point à lui, prétend-il, de faire ressortir dans le détail les avantages directs et indirects qui résulteraient du chemin de fer des Schöllenen pour le canton d'Uri; il prend la liberté toutefois de faire observer que prescrire pour ce chemin de fer l'exploitation d'hiver obligatoire, c'est le rendre pour toujours impossible, sans compter que par là la Confédération créera un précédent gênant.

Par lettre du 31 mai 1895, le conseil de la corporation d'Urseren, agissant en qualité de représentant de la population de la vallée d'Urseren, appuyait énergiquement la demande du concessionnaire.

Il y exposait ce qui suit. La population de la vallée d'Urseren désire ce chemin de fer et est disposée à seconder le plus possible le concessionnaire. En revanche, elle est très-éloignée de réclamer le service d'hiver, sachant fort bien qu'une telle obligation compromettrait l'entreprise et même, au bout de quelques années, la rendrait impossible. L'administration de la corporation croit devoir exprimer son étonnement de ce qu'on impose à M. Glaser des obligations qu'on n'avait même pas proposées lorsqu'il s'agissait des autres postulants, soit de M. l'ingénieur Grüssy et de M. le landammann Arnold. Au point de vue commercial et technique, la situation est restée la même. La population de la vallée d'Urseren, qui est la principale intéressée, se contente du service d'été projeté. Aussi bien, les autres chemins de fer de montagne ont-ils été exemptés du service d'hiver, et n'existe-t-il aucun précédent contraire que l'on pourrait invoquer. Il semble à l'administration que des motifs d'une nature particulière — le projet mis de côté, le canton d'Uri déchargé des frais pour l'ouverture des chemins, par la neige, dans les Schöllenen — ont engagé à proposer le service d'hiver. L'administration de la corporation recom-

mande aussi de mettre un terme à cette situation inégale et funeste ; elle espère qu'on tiendra compte des vœux de la population de la vallée et qu'on ne lui causera aucun préjudice.

Dans une nouvelle lettre du 29 novembre 1895, le conseil de la corporation insiste sur la nécessité qu'il y a de soumettre la première demande de concession à un nouvel examen, faisant valoir entre autres qu'en se servant de l'électricité comme force de traction, on pourrait introduire en même temps l'éclairage électrique dans les villages d'Andermatt et d'Hospenthal.

Le gouvernement d'Uri à qui nous avons fait part de la requête du concessionnaire, en le priant de nous communiquer ses observations, a persisté, en ce qui concerne l'exploitation d'hiver, dans l'attitude qu'il avait prise vis-à-vis de la demande primitive de concession, alléguant que le chemin de fer des Schöllenen n'avait pas seulement pour but de favoriser le mouvement des étrangers, mais aussi de servir les intérêts de la population de cette contrée. Il désire, par conséquent, que la société soit tenue de poursuivre l'exploitation pendant toute l'année si possible et, pendant l'interruption de cette exploitation, d'assurer, d'une manière convenable et à ses frais, le transport des personnes, des bagages et des colis postaux. Dans le cas où la concession serait réellement modifiée, le gouvernement demande que la disposition actuelle soit remplacée par sa proposition aussi peu changée que possible.

Après vous avoir proposé, dans notre message du 30 mars 1895, de renoncer à exiger le service d'hiver, comme dans le premier octroi de la concession, mais, en revanche, de prescrire que, pendant l'interruption de l'exploitation, la société serait tenue d'assurer, d'une manière convenable, le transport des personnes, des bagages et des colis postaux ; après que, sur une proposition émise dans votre sein, vous avez adopté la disposition concernant le service d'hiver obligatoire, disposition contre laquelle réclame le concessionnaire, nous nous abstenons de prendre parti sur sa requête. Nous vous la soumettons, vous laissant le soin de voir s'il y aurait lieu d'y faire droit en considération, d'une part, des motifs qu'on fait valoir en sa faveur, des vœux de la principale intéressée, soit la population de la vallée d'Urseren, et, de l'autre, de ceux du gouvernement.

2. En ce qui concerne les autres modifications demandées, nous vous proposons de ne pas entrer en matière sur ce sujet, et nous prenons la liberté de vous présenter les considérations suivantes à l'appui de notre proposition.

a. La disposition de l'article 7, 2^{me} alinéa, concernant les constructions que, dans l'intérêt de la défense du pays, il pourrait

être nécessaire d'élever sur la ligne et les autres organisations, qui, particulièrement près du fort Bühl, pourraient facilement, selon le requérant, s'étendre trop loin, et notamment le droit réservé de démolir sans indemnité en cas de guerre les constructions situées sur le terrain précédant les ouvrages de fortifications sont considérés comme des exigences excessives auxquelles il est désirable de ne pas donner suite.

Nous estimons toutefois qu'on devrait maintenir la disposition adoptée déjà dans la première concession. Si le concessionnaire refuse de prendre, aux frais de la société, les mesures nécessaires pour empêcher que la voie ne nuise aux fortifications, ou de consentir à ce qu'en cas de guerre certains ouvrages soient supprimés sans allocation de dommages-intérêts, il faudrait considérer avant tout si, pour des motifs militaires, il n'y aurait pas lieu de refuser la concession. En tout cas, ce qui nous paraît absolument inadmissible, c'est que la Confédération ait à supporter des frais pour la construction d'un chemin de fer de touristes; c'est qu'elle doive prendre des mesures spéciales pour protéger, contre la ligne, des fortifications élevées à grands frais. D'ailleurs, la disposition que l'on attaque n'aura point pour effet de créer des charges excessives à l'entreprise, attendu que la Confédération bornera équitablement ses prétentions au strict nécessaire.

b. En outre, le requérant voudrait que, pendant trois ans, la disposition de l'article 23, concernant l'abaissement des taxes dès que le revenu net exédera 6^o/_o, ne s'entende que des taxes réduites prévues à l'article 15, dernier alinéa, en faveur de la population indigène, et, dans cette dernière, il ne voudrait comprendre que la population de Göschenen et de la vallée d'Urseren et non pas tous les ressortissants du canton. L'application de cet article 23 à toutes les taxes n'est pas justifiée selon lui, attendu que celles-ci ont été déjà considérablement réduites dans la concession. Il lui semble équitable qu'au risque lié à l'entreprise corresponde une chance de gain plus élevé.

A ce sujet, nous ferons remarquer qu'à l'article 23 il s'agit d'une disposition qui reparait constamment dans les concessions; une seule exception a été faite pour le chemin de fer de la Jungfrau, avec lequel l'entreprise en question ne présente pas assez de rapport pour qu'il faille l'excepter de la règle appliquée généralement aux chemins de fer de touristes et de montagnés.

c. En ce qui concerne l'article 19, le requérant fait remarquer, comme il l'avait déjà fait lors de la conférence pour la concession, qu'entre Göschenen et Andermatt il n'y a pas de station intermédiaire, mais qu'à l'Urnerloch une courte halte est pré-

vue pour permettre de visiter la cascade dans le voisinage du pont du diable. Si cette halte devait être considérée comme une station intermédiaire ayant ses taxes spéciales, il faudrait la supprimer.

En renvoyant à ce que nous avons dit à ce sujet dans notre message du 30 mars 1895, nous proposons en tout cas de ne rien changer à l'article 19.

d. Nous vous proposons également de maintenir le texte de l'article 20, qui est une disposition générale, et de ne point donner suite à la proposition du concessionnaire de barrer les mots « au domicile de l'expéditeur ou du destinataire ». L'exécution de cette disposition relative au service du camionnage, où l'on tient toujours grand compte des circonstances particulières à chaque cas, n'a jusqu'ici donné lieu à aucune difficulté, même dans les petites entreprises.

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

Berne, le 12 décembre 1895.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

Z E M P.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant la concession d'un tramway électrique de la gare principale de Zurich au Hardturm.

(Du 16 décembre 1895.)

Monsieur le président et messieurs,

A la date du 22 avril 1890 déjà M. Th. *Bertschinger*, architecte à Lenzbourg, déposait une demande de concession pour l'établissement et l'exploitation d'un *tramway* électrique du *pont de la gare de Zurich* au *pont de Wipkingen*.

Le rapport technique joint à cette demande indique que la ligne, d'une longueur de 2150 mètres, commence au pont de la gare, s'infléchit dans la rue du Musée, traverse la Sihl sur le pont de la halle aux blés à élargir, s'infléchit dans la rue de la Limmat et, au km. 1700, en attendant que la prolongation projetée de la rue de la Limmat jusqu'au pont de Wipkingen soit établie, passe sous le remblai de la ligne de Winterthour et se termine tout près du raccordement industriel à proximité du pont de Wipkingen.

Le département des chemins de fer transmet le 30 avril cette demande au gouvernement de Zurich, pour préavis, et fit en même temps observer tant au gouvernement que notamment au requérant que, d'après une pratique constante, les autorités fédérales n'entraient en matière sur les demandes de concession pour

Rapport du conseil fédéral à l'assemblée fédérale au sujet d'une modification à la concession pour un chemin de fer de Göschenen à Andermatt (chemin de fer des Schöllenen). (Du 12 décembre 1895.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1895
Date	
Data	
Seite	708-713
Page	
Pagina	
Ref. No	10 072 201

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.