

## Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer à voie étroite  
de Reichenau à Disentis par Ilanz.

(Du 4 juin 1894.)

---

Monsieur le président et messieurs,

A la date du 5/7 avril 1890 déjà M. *François Marchion*, ingénieur à Coire, déposait une *demande de concession* pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Reichenau à Ilanz, demande motivée par les considérations ci-après.

Le projet d'un chemin de fer central grison ayant pris corps il est temps de songer à un réseau qui alimentera la ligne-mère et qui rendra cette dernière profitable aux vallées qui y débouchent.

La plus importante de ces vallées est l'Oberland grison, c'est-à-dire la vallée supérieure du Rhin avec ses vallées latérales. L'Oberland a une population d'environ 20,000 habitants, exporte beaucoup de bois, de bétail, de fruits et importe une grande quantité de marchandises de toute nature.

L'industrie des étrangers et la circulation des voyageurs augmentent d'année en année, cette contrée étant située sur la route reliant les deux grands centres de la circulation des étrangers: le lac des Quatre-cantons, soit la route du Gothard, et l'Engadine; on y rencontre des paysages de toute beauté et des endroits d'un pittoresque sauvage. Le nombre des stations climatériques, dont les

plus importantes sont Flims, Disentis, Brigels, augmente, et il vient s'y ajouter de petits établissements de bains, tels que Peiden et Tenig, dont l'eau est excellente et qui ont certainement un grand avenir.

Le requérant a d'abord restreint sa demande de concession à la première section d'un chemin de fer à voie étroite de l'Oberland, soit au tronçon Reichenau-Ilanz. Ce projet se rapporte par contre à tout système de construction, ainsi qu'à toute direction possible entre ces deux points extrêmes, c'est pourquoi quatre variantes ont été élaborées quant au tracé, savoir pour :

1. une ligne du Rhin ;
2. » » par le côté droit de la vallée ;
3. » » » » gauche de la vallée traversant le Con à mi-hauteur ;
4. une ligne par Flims ou les maisons forestières de Flims.

Nous donnons ci-après une description succincte des différents tracés, tirée de la demande de concession qui contient également les motifs qui ont engagé le requérant à présenter une demande alternative, l'indication de la divergence d'intérêts des contrées en cause et des avantages et désavantages des divers tracés au double point de vue technique et économique.

1. La *ligne du Rhin* s'embranché de la station (projetée) Reichenau du chemin de fer central grison dans l'Isla de Bonaduz, vis-à-vis de Reichenau dans une grande courbe en amont du Rhin et suit la rive droite du fleuve, après avoir traversé au moyen d'un petit tunnel la colline sur laquelle se trouve la ruine de Wackenau, jusqu'à Turkenisla où le Rhin devra être refoulé au pied du coteau gauche, afin de pouvoir utiliser cet endroit pour la station de Trins (km. 3,7).

L'Isla bella (km. 7) sera de même utilisée comme station pour Flims et Versam, attendu que le lit du Rhin sera déplacé au moyen du percement du versant gauche de la vallée. Immédiatement derrière cette station la Breccia sera traversée en tunnel près de la « Krummenwaag » (km. 7,2) et le tracé continuera en suivant la rive droite du lit du fleuve, par les stations Sagens-Valendas (entre les km. 12 et 13), Kästris-Schleuis (km. 16), jusqu'à la station extrême Ilanz, en amont de la petite ville de ce nom.

A travers les stations intermédiaires il faudra établir des ponts sur le Rhin pour correspondre avec les localités situées sur la rive gauche.

La ligne elle-même traversera la Rabiusa (km. 6,<sub>3</sub>), le ruisseau de Carrera (km. 11) et le Glenner (km. 17,<sub>5</sub>); des passages à niveau seront nécessaires à Reichenau et à Ilanz.

2. La *ligne de la rive droite* partira de la station de Reichenau dans la direction du sud, montera sur le plateau Bonaduz-Rhätzüns jusqu'à la station du même nom sur la route du Splügen. Après avoir croisé cette dernière, la ligne monte de nouveau, traverse la nouvelle route Bonaduz-Ilanz et atteint la Rheinschlucht à proximité du km. 6.

Une variante de 1 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> km. plus courte s'embranché au nord de Reichenau et atteint après 4 km. la première ligne par une rampe uniforme de 33,<sub>62</sub> ‰. Il lui manque la station Bonaduz.

Après une course horizontale au bord de la Rheinschlucht la ligne continue avec une pente de 7,<sub>5</sub> ‰, s'infléchit par un court tunnel dans la direction de la Rabiusaschlucht, traverse cette dernière horizontalement en aval du pont actuel de la route, monte le long de la Schutthalde jusqu'au km. 10,<sub>640</sub> à la hauteur de 813,<sub>4</sub> m. et atteint par une longue horizontale de 5,<sub>2</sub> km. la station Versam (entre les km. 11 et 12) et, après avoir traversé le Carreratobel, la station Valendas (km. 15,<sub>8</sub>). De là, la ligne descend par Kästris jusqu'au Glenner, d'où la section horizontale rejoint la ligne du Rhin.

En sus des stations intermédiaires précitées, des haltes éventuelles sont encore prévues sur le côté droit de la Rabiusaschlucht et du Carreratobel.

Les principaux travaux d'art de cette ligne sont les ponts sur le Versamtobel, le Carreratobel et le Glenner, le tunnel dont nous avons fait mention, de grands murs de soutènement et quelques galeries dans le Rheinschlucht et la Rabiusaschlucht.

A côté des passages à niveau précités, il faudra en établir encore aux km. 14,<sub>4</sub>, 21 et à Ilanz même.

3. La *ligne de la rive gauche par Con* traverse d'abord la route du Splügen et un canal pour scierie, passe ensuite le Rhin supérieur sur un pont, s'infléchit ensuite à gauche et monte à la station Trins, placée sur la terrasse Dabi, au-dessous de Trins-Digg, et, continuant à monter, elle suit le versant difficile du coteau que suit le Rhin jusqu'au Flem, et, s'infléchissant dans le ravin de ce ruisseau qu'elle traverse trois fois, elle arrive à la station Flins qui est rapprochée autant que possible du village.

De cette station la ligne monte jusqu'à Con, y atteint une élévation de 951 m., qu'elle conserve sur une longueur de 1600

m., passe sous une paroi de rochers escarpés et descend régulièrement depuis la sortie du tunnel jusqu'à la station Sagens après avoir traversé d'abord une belle forêt, puis le Laaxertobel excessivement profond et large pour la construction du chemin de fer. De Sagens la ligne passe sur un beau plateau au-dessus de Schleis, traverse le Rhin avant Ilanz et atteint la ligne du Rhin au km. 24,5.

En fait d'importants objets de construction il y a lieu de mentionner deux ponts sur le Rhin, deux aqueducs, cinq autres ponts et le tunnel dont il a été question. Il y aura deux passages à niveau comme pour la ligne du Rhin.

4. La ligne par les maisons forestières de Flims prévoit un système à crémaillère. Jusqu'au km. 6,5 elle serait conforme à la ligne allant par Con. De là elle resterait sur la ligne droite du Flem, atteindrait la station Mulins, puis irait dans la direction des maisons forestières, d'abord horizontalement, ensuite avec une rampe de 78 ‰; elle resterait à cette hauteur (1104 m.) sur une longueur de 2,5 km. pour descendre jusqu'à Laax et avec une pente de 85 ‰ à la station Schlenis et rejoindre la ligne de Con au km. 24.

Les dépenses pour travaux d'art seraient à peu près les mêmes que celles de cette dernière ligne. On pourrait compter par contre deux passages à niveau en plus.

Le tableau ci-après donne une récapitulation comparative des éléments de construction les plus importants.

	Projet			
	I.	II.	III.	IV.
Longueur de la ligne . . . m.	18,800	22,300	25,100	25,300
Écartement des rails . . . m.	1,00	1,00	1,00	1,00
Rampe maximum . . . ‰	6,8	35	35	85
Différence de niveau . . . m.	104	217,4	355	508
Rayon minimum . . . m.	200	100	100	100
Stations intermédiaires (y compris les haltes)	5	6	5	5
Exploitation . . .	avec locomotives à adhérence <sup>1)</sup> .			
Devis estimatif, total . . . fr.	3,100,000	3,350,000	4,259,000	4,000,000
» » par km. »	163,000	152,000	168,000	160,000

Les motifs qui ont engagé le requérant à élaborer quatre projets différents sont exposés par lui d'une manière détaillée dans le rapport général qui accompagne sa demande de concession.

<sup>1)</sup> Locomotives pour adhérence et crémaillère (crémaillère sur 6560).

6 kilomètres en aval d'Ilanz le Rhin entre dans une ravine profonde qui se dirige par de nombreux détours jusque dans la direction de Reichenau et est entourée de coteaux boisés plus ou moins escarpés, en partie aussi de rochers nus provenant d'éboulements. Par suite de cette conformation du terrain, les localités situées à droite et à gauche de cette ligne sont placées sur des terrasses élevées au-dessus du Rhin et une communication directe entre les deux côtés de la vallée est difficile.

Le côté droit de la vallée offre vis-à-vis du gauche des conditions techniques plus favorables, de meilleures conditions de rampes et de direction et une longueur moindre. La différence de longueur est *effectivement* de 2,8 km., ou en admettant la variante (pointillée en bleu) de 4,3 km., et *virtuellement*, soit en coupant les rampes au-dessus de 10 ‰, même de 18 km. en chiffre rond.

Une ligne sur le côté gauche de la vallée serait par contre mieux alimentée par le trafic total, car elle desservirait des localités beaucoup plus grandes, parmi lesquelles l'importante station climatique de Flims.

Toutefois, dans les circonstances telles qu'elles se présentent, la ligne la plus rationnelle, la seule rationnelle, est celle du fond de la vallée. En ce qui concerne les rampes (maximum 6,8 ‰) elle a tout-à-fait le caractère d'une ligne de plaine; elle est en outre la plus courte, *effectivement* de 3,5, soit 6,3 km., et *virtuellement* 22, soit 40 km. plus courte que la ligne du côté droit et celle du côté gauche.

Ces avantages extraordinaires n'entrent pas seulement en ligne de compte dans le trafic ordinaire, mais aussi au point de vue militaire.

En outre c'est la seule ligne qui soit propre à effectuer le trafic de tous les villages situés de gauche et de droite par la Rheinschlucht. Elle nécessitera toutefois des voies d'accès et des ponts coûteux au moyen desquels les stations projetées des villages des deux rives seront desservis chaque fois deux ensemble.

Les villages de gauche, mieux peuplés, ne profiteraient par contre pas du tout d'une ligne de la rive droite, et, d'un autre côté, il ne convient pas non plus de priver pour toujours de trafic le côté droit de la vallée, tandis que cette route, vu sa situation moins élevée, possède actuellement tout le trafic des marchandises entre Coire et Ilanz.

Il ne convient pas d'enlever pour toujours à ce côté de la vallée, dans lequel débouche aussi la vallée haute de Savien, la condition principal d'un développement fécond, tandis qu'elle remplit

également toutes les conditions pour attirer à l'avenir une grande quantité d'étrangers.

Pour tous ces motifs le requérant voudrait que dans sa demande de concession, qui tend *en général* à relier par voie ferrée Reichenau à Ilanz et qui se réserve encore le tracé à adopter, on attachât le plus grand poids à la *ligne du Rhin*.

Le gouvernement du canton des Grisons, auquel la demande de concession a été transmise pour préavis, conformément à l'article 2 de la loi sur les chemins de fer, après avoir brièvement esquissé les quatre propositions parmi lesquelles il faut choisir, fait les observations suivantes dans sa lettre du 4 juin 1890 :

La ligne du Rhin avec les meilleures conditions de rampes présente la plus faible résistance au transport et est aussi la plus courte. Elle desservira le mieux le « Grub » entier, ainsi que la partie de l'Oberland et le Lungnez situés au-dessus. Les localités construites sur les gradins droit et gauche de la vallée ne seraient par contre guère avantagées par ce tracé. Les maisons forestières de Flims par exemple sont situées à près de 500 m. au-dessus de la station de Flims de la ligne du Rhin et exigent pour une rampe de 10 % une route d'accès de 5000 m. et de 6250 m. pour une rampe de 8 %.

La ligne du Rhin serait donc de peu d'utilité pour les communes de la rive gauche, non seulement pour Flims, mais aussi pour Trins, Saas et Schlenis, surtout parce qu'elles auraient à entretenir encore les ponts du Rhin.

La ligne du côté droit profiterait aux communes de Versans et de Valenda. Les variantes du côté gauche offriraient de plus grands avantages. Trins, Flims, Laax, Sagens et Schlenis, soit cinq communes se trouveraient sur la ligne et auraient des stations.

Tous les quatre devis estimatifs paraissent trop bas au gouvernement cantonal, surtout s'ils doivent comprendre aussi le matériel roulant, les bâtiments avec remises de locomotives et ateliers de réparations, etc.

Sans vouloir entrer davantage dans une comparaison de la valeur des quatre lignes, il estime que la question de savoir si la concession peut ou non être accordée dans la forme alternative demandée, ne le concerne pas, et que pour le moment elle doit être examinée uniquement par nous.

Dès qu'un projet de concession existera, il s'exprimera davantage à l'égard du projet après s'être enquis des desiderata des intéressés.

Ensuite de ce préavis, dont le gouvernement des Grisons a fait part au requérant, ce dernier a adressé le 20 juin 1890 au gouvernement une lettre rectificative, dans laquelle, à l'égard de quelques renseignements ne concordant effectivement pas avec ceux figurant dans la demande de concession, il maintient en partie expressément ceux de cette dernière, en partie les complète.

Nous prenons la liberté de nous référer à ce sujet au contenu de ladite lettre dont la copie est au dossier.

Nous avons trouvé que les motifs invoqués parlaient d'abord et surtout en faveur de la ligne du Rhin; nous réservons toutefois notre décision jusqu'à la présentation des plans définitifs et vous recommandons en conséquence d'accorder la concession, d'une manière générale seulement, pour un chemin de fer à voie étroite de Reichenau à Ilanz, ce qui ne préjudicie pas la fixation ultérieure du tracé définitif.

Dans l'intervalle le même requérant a déposé une nouvelle *demande de concession* pour l'établissement et l'exploitation d'un *chemin de fer à voie étroite d'Ilanz à Disentis*. Cette ligne serait la continuation de celle de Reichenau à Ilanz; les considérations invoquées en faveur de l'opportunité de la ligne sont en principe les mêmes que pour cette dernière ligne, de sorte qu'il est dans la nature de la chose que le nouveau projet soit traité et concessionné en même temps que le premier.

Comme motifs particuliers pour l'établissement de cette deuxième section d'un chemin de fer de l'Oberland grison, le requérant fait d'abord ressortir l'importance de Disentis comme point de réunion des routes de l'Oberalp et du Lukmanier; sa principale importance toutefois est de rapprocher tout le canton des Grisons de la ligne du Gothard, car il est hors de doute que lorsqu'elle sera en exploitation elle deviendra bientôt le raccordement le plus direct avec ce chemin de fer international par le pic de Badus.

Cette perspective certaine est aussi un motif de choisir des conditions de tracé et de rampes aussi favorables que possible pour la ligne entière de l'Oberland.

Eu égard tant aux intérêts ordinaires du trafic que notamment à l'intérêt militaire de la Confédération, ce serait commettre une grande faute pour toujours que de ne pas tenir compte des conditions favorables données par la nature et de choisir des voies artificielles.

Un chemin de fer Ilanz-Disentis et dans une plus forte mesure encore Ilanz-Disentis-Andermatt aurait une grande importance, par exemple dans une guerre avec l'Italie, car il constituerait le rac-

cordement entre le chemin de fer du Gothard et les places fortes du Gothard avec les passages grisons du Lukmanier, de Cristallina, Gremina, Diesrüt et Scaradra.

Le tracé part de la station Ilanz projetée, km. 18,<sub>8</sub> de l'ancienne ligne du Rhin, dont le kilométrage est continué pour le nouveau tronçon.

La ligne traverse le Rhin au km. 19, va de nouveau près la station Ruis sur le côté gauche de la vallée et de là, en restant toujours au fond de la vallée, arrive par la station Tavanasa à Rinckenberg, où elle traverse le Rhin pour la troisième fois, puis à Truns. De cette station la ligne arrive avec une rampe constante de 30 ‰ à Disentis par Rabiüs et Somvix.

Une variante de même longueur, mais avec une rampe maximum de 27 ‰ seulement, traverse le Rhin plus tôt, au km. 32, et passe au-dessus des villages de Darvela, Truns et Campliu.

En ce qui concerne le terrain, il y a lieu de mentionner que, jusqu'à Tavanasa, la ligne passe sur un terrain alluvien, en partie aussi sur des dépôts de galets provenant des ruisseaux de la montagne, et que, sur les cinq premiers kilomètres, elle aura besoin à certains endroits d'être protégée contre le Rhin. De Tavanasa à Lumneins la ligne s'adosse au versant escarpé de la montagne, entre la route postale et le Rhin, par endroits sur une couche de blocs de granit qui se sont détachés dans le temps de la montagne. De Lumneins à Compadiels la ligne traverse des prairies et de cette dernière localité elle longe le versant de la montagne de granit, généralement boisée, sauf quelques parties de rochers.

Les avalanches ou chutes de pierres ne sont pas à craindre, les pentes escarpées étant partout boisées.

La longueur de ligne est de 28,100 m., ou si la correction du Rhin au km. 21,<sub>6</sub> et la correction de la route au km. 22,<sub>3</sub> sont évitées par des contre-courbes, de 28,430 m., l'écartement des rails de 1 m., la rampe maximum de 30,<sub>27</sub> ou 25 ‰, la différence de niveau de 450 m. et le rayon minimum de 200 m.

Il y aura 8 stations et haltes intermédiaires, savoir Schnaus, Ruis, Obersaxen, Tavanasa, Rinckenberg, Truns, Rabiüs et Somvix.

En fait de travaux d'art, il y aura les trois ponts du Rhin et les grands ponts sur le Mulineuntobel et le Ruseintobel; en outre cinq petits ponts, plusieurs aqueducs et six passages au travers de la route postale (quatre avec la variante), ainsi que les corrections du Rhin et de la route dont nous avons fait mention.

Le devis estimatif se base sur les devis du chemin de fer Landquart-Davos et du projet Moser pour un chemin de fer central; il est calculé par sections.



Le total des frais de construction se monte à 4,100,000 francs, soit 4,250,000 francs pour la variante, ou à la somme ronde de 146,000 francs par kilomètre de la voie ferrée.

Dans son préavis du 16 juillet de l'année dernière, le gouvernement du canton des Grisons déclare que c'est avec plaisir qu'il a vu surgir ce projet. Il considère la ligne Illanz-Disentis comme deuxième section du chemin de fer de l'Oberland et il estime que cette ligne servira non seulement aux vallées qu'elle sillonnera, mais qu'elle pourra avoir une importance stratégique pour la Confédération, ainsi que cela est expliqué dans la demande de concession. Il fait observer que les districts consultés préfèrent la variante avec rampe de 25 à 27 ‰, en considération de la facilité du trafic et de la circonstance que les conditions pour l'établissement éventuel d'un chemin de fer à voie normale seraient alors remplies.

Comme les taxes sont plus basses ici que dans la demande de concession pour Reichenau-Ilanz, il admet que ces prix feront aussi règle pour cette ligne, attendu qu'il n'y a pas de motif d'exiger des taxes plus élevées pour la section Reichenau-Ilanz que pour la deuxième section.

Le gouvernement se réserve, du reste, toutes observations ultérieures jusqu'après la présentation des plans de détail.

Lors des négociations conférencielles, qui eurent lieu le 18 septembre 1891, le gouvernement, ainsi que le requérant, se déclarèrent d'accord avec une seule concession pour les deux sections, à la condition toutefois que les deux sections pourraient éventuellement être quand même exécutées séparément, car il n'est pas probable que les capitaux nécessaires seront réunis en même temps pour la ligne entière.

Nous n'avons vu aucun inconvénient à satisfaire à cette demande, en ce sens que déjà dans le titre et dans le préambule de la concession, les sections Reichenau-Ilanz et Illanz-Disentis sont indiquées séparément, et que, comme article 6 a, nous avons intercalé une adjonction stipulant que l'inobservation des délais fixés aux articles 5 et 6 pour une section n'aura pas d'influence sur l'existence de la concession pour l'autre section.

Par contre, nous n'avons pu admettre la prolongation de délais demandée par le requérant à l'article 5 (48 mois au lieu de 36) car l'argument invoqué alors pour la prolongation (la réussite du chemin de fer dépend de l'établissement de la ligne Coire-Thusis qui ne semble pas encore assuré), nous a paru plutôt destiné à être invoqué pour une prolongation de délai, tandis que, lors de l'octroi de la concession, ce sont des motifs réels qui devraient décider de la fixation des délais; on pourrait sans

cela attribuer à la concession le caractère d'un monopole excluant tous les efforts venant d'un autre côté.

Le concessionnaire préféra demander le renvoi de la tractation de sa demande pour aussi longtemps que la réalisation de la ligne Coire-Thusis serait incertain, et nous n'avions aucun motif de nous opposer à ce renvoi. Mais maintenant que la ligne-mère Coire-Thusis est assurée au point de vue financier et que sa construction pourra commencer prochainement, M. Marchion reprend sa demande et désire qu'il y soit apporté une prompte solution.

On n'a pu s'entendre à la conférence sur la question des taxes. Le département des chemins de fer avait fixé à l'article 15 les taxes des voyageurs et à l'article 17 les taxes du bétail d'après celles de la concession normale; les taxes des bagages et des marchandises, par contre, à 7, soit 2,5 et 1,25 centimes, dans l'idée que ce seront les taxes de la ligne du Rhin dont la rampe maximum ne serait que de 6,8 ‰.

Afin toutefois de ne pas préjudicier par là le choix des taxes, nous avons admis un article 18 *a* qui stipule que le conseil fédéral peut autoriser une majoration des taxes ci-dessus d'après les principes contenus dans le message du 11 septembre 1873 concernant la majoration des taxes pour les sections de chemins de fer à fortes rampes, si ce n'est pas la ligne du Rhin qui est exécutée.

A cet égard, le requérant fit remarquer que, pour le cas aussi où la ligne du Rhin serait exécutée, ses frais de construction extraordinairement élevés justifieraient suffisamment une majoration des taxes. Il a déclaré vouloir renoncer à l'article 18 *a* si on lui accorde les taxes ci-après :

taxes des voyageurs :	I <sup>re</sup> classe,	25 c.	par kil.	de la voie ferrée,
»	»	II <sup>me</sup>	»	15 c.
»	»	III <sup>me</sup>	»	8 c.

taxe des bagages 10 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre; les taxes de bétail pour chevaux, mulets et poulains d'un an, 20 centimes, les autres sans changement; les taxes pour les marchandises 3 et 2 centimes.

Le département des chemins de fer a admis la majoration des taxes des bagages et du bétail, à la condition que l'article 18 *a* soit biffé et il n'a pas contesté la taxe des marchandises, après que le requérant eût consenti à diminuer la plus basse classe en la portant à 1,5 centimes.

Quant aux taxes des voyageurs, le représentant du gouvernement cantonal fut d'accord avec les prix demandés, en ce qui

concerne la I<sup>re</sup> et la II<sup>me</sup> classe, mais il voulait que la taxe de la III<sup>me</sup> classe fut réduite à 7 centimes, tandis que le requérant a cru devoir s'en tenir à 8 centimes.

Au début, le département avait fixé les taxes pour Coire-Thusis à 20, 15 et 7 centimes; nous pouvons toutefois partager la manière de voir du représentant du canton des Grisons qui est que cela n'a pas grande importance pour les intérêts du trafic qu'on perçoive 20 ou 25 centimes pour la I<sup>re</sup> classe, tandis que la protection du public voyageur exige que la III<sup>me</sup> classe soit réduite à 7 centimes.

Nous vous recommandons, en conséquence, d'accepter les taxes fixées dans le projet de concession.

En ce qui concerne les autres articles, il y a lieu de mentionner encore que l'article 8 tient lieu de l'éventualité d'une ligne par les maisons forestières de Flims et qu'à l'article 12 la fixation de la vitesse des trains est réservée au conseil fédéral, cette vitesse dépendant aussi essentiellement du choix définitif du tracé.

Au surplus, le projet est conforme aux dispositions de la concession normale.

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

Berne, le 4 juin 1894.

Au nom du conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération:*

E. FREY.

*Le chancelier de la Confédération:*

RINGIER.

---

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Reichenau à Ilanz  
et d'Ilanz à Disentis.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de M. François Marchion, ingénieur à Coire,  
du 5/7 avril et du 14 septembre 1890;

vu le message du conseil fédéral du 4 juin 1894,

*arrête :*

Il est accordé à M. *François Marchion*, ingénieur à Coire, 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 de *Reichenau* à *Ilanz* et d'*Ilanz* à *Disentis*, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

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

Art. 2. La 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 Ilanz.

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

Art. 5. Dans le délai de 36 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer dans le délai de six mois après l'approbation des plans.

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

Art. 6a. L'inobservation, pour l'une des sections, des délais indiqués aux articles 5 et 6, n'aura pas d'influence sur l'existence de la concession pour l'autre section.

Art. 7. L'exécution de la construction du chemin de fer, ainsi que des installations nécessaires à l'exploitation, ne pourra avoir lieu que sur la base de plans d'exécution qui devront être préalablement soumis au conseil fédéral et approuvés par lui.

Le conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie avec écartement des rails de 1 mètre, éventuellement avec crémaillère où les rampes l'exigent.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique et qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton des Grisons 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 la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, 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, en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires et en leur accordant l'usage gratuit d'un local convenable.

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.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne avec arrêt à toutes les stations.

La fixation de la vitesse des trains est réservée au conseil fédéral.

Art. 13. La compagnie devra se soumettre au règlement de transport des chemins de fer suisses. Si des modifications sont jugées nécessaires, elles ne pourront être appliquées qu'avec l'autorisation du conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira trois classes de voitures d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des voitures de toutes les classes; le conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle.

La compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des sièges. Sur la demande du conseil fédéral, il faudra ajouter des voitures à voyageurs aux trains de marchandises.

Art. 15. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs, des taxes, dont le maximum est fixé comme suit :

- dans les voitures de 1<sup>re</sup> classe, 25 centimes par kilomètre de la voie ferrée ;
- dans les voitures de 2<sup>me</sup> classe, 15 centimes par kilomètre ;
- dans les voitures de 3<sup>me</sup> classe, 7 centimes par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être, de 20 % au moins, inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de voitures, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans la voiture.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 10 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

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

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir, au moins douze fois, la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre.

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 20 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes,

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira, pour les marchandises, des classes dont la plus élevée ne paiera pas plus de trois centimes et la plus basse plus de 1,5 centime 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.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport de numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser un centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs emmènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, sont exemptes de taxes, en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

La compagnie est autorisée à fixer, à son gré, les taxes pour le transport de véhicules de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier. En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 20 kilogrammes seront comptés pour 20 kilogrammes pleins. L'excédent de poids est calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Pour les envois de numéraire et de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs. Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de celle-ci au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie, et l'on ne doit, dans la règle, prélever aucune taxe spéciale pour cela. On ne peut déroger à cette règle qu'avec l'assentiment du conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.



Art. 22. On établira des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les règlements et les tarifs devront être soumis à l'approbation du conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. 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. 25. La compagnie devra alimenter convenablement un 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'assurances. Les prescriptions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du conseil fédéral.

Art. 26. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du canton des Grisons, si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées.

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1915, et à partir de ce moment, à une époque quelconque. La compagnie devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment effectif du rachat.
- 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 pensions 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 suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.
- c. L'indemnité pour le rachat équivaldra, dans le cas du rachat jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1930, à 25 fois la valeur de la

moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la compagnie; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1<sup>er</sup> mai 1930 au 1<sup>er</sup> mai 1945, à 22 1/2 fois et, du 1<sup>er</sup> mai 1945 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce produit net, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et l'on ne portera en compte absolument que l'entreprise du chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

- 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 sur le compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Pour 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 réglées par le tribunal fédéral.

Art. 27. Dans le cas où le canton des Grisons 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 26, et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération, avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la compagnie concessionnaire aurait dû la lui céder.

Art. 28. Le conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

---

## **Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer à voie étroite de Reichenau à Disentis par Ilanz. (Du 4 juin 1894.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1894
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1894
Date	
Data	
Seite	1062-1079
Page	
Pagina	
Ref. No	10 071 596

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.