

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer électrique sur route
de Bulle à Fribourg par Farvagny.

(Du 17 décembre 1900.)

Monsieur le président et messieurs,

MM. Léon Girod, entrepreneur à Fribourg et L. Villet, député à Vuisternens-en-Ogoz, nous ont adressé le 9 août 1897 une demande en obtention d'une concession pour un chemin de fer électrique à voie étroite de *Bulle à Fribourg par Farvagny*.

D'après le rapport général joint à la demande, la ligne partirait de la gare de Bulle pour s'infléchir par une courbe de 75 mètres de rayon et atteindre la route cantonale de Bulle à Fribourg qu'elle suivrait jusqu'à l'entrée du village de Vuipens, où un contour de la route trop brusque nécessiterait la traversée du village par un remblai pour reprendre ensuite la route cantonale à la sortie du village. Sauf quelques déviations dont la plus importante deviendrait nécessaire entre les kilomètres 13 et 17, à l'effet de desservir le village de Farvagny-le-Grand, la ligne suivrait la route cantonale jusqu'au passage à niveau de la Glâne sur la ligne Fribourg-Lausanne (kilomètre 25⁶⁰⁰). Il avait été prévu originellement que de là

elle suivrait également la route cantonale jusqu'au nord de la gare de Fribourg, mais ce tracé serait actuellement abandonné en faveur d'un autre qui suivrait parallèlement la ligne du Jura-Simplon jusqu'au Creux-du-loup pour ensuite converger à droite et arriver, en s'infléchissant de nouveau à gauche, dans le voisinage de l'Université et suivre alors la nouvelle route de Pérolles jusqu'à la gare. La longueur totale de la ligne serait de 28.⁵⁸⁵ ou de 28.⁸³⁵ kilomètres, suivant qu'elle passerait à l'ouest ou à l'est des bâtiments de l'Université.

Pour motiver la demande de concession, le rapport rappelle que, déjà dans les années 1855 à 1859, il avait été question d'une communication directe entre la Gruyère et le chef-lieu et que, depuis lors, le besoin d'une communication de ce genre s'était fait sentir toujours davantage. La population en est réduite, aussi bien pour ses rapports personnels que pour l'écoulement de ses produits essentiellement agricoles, à la ville de Fribourg et à ses marchés.

Il résulte du rapport technique que le maximum de pente est de 45 ‰ et le rayon minimum de 50 mètres. Celui-ci pourrait probablement être augmenté lors des études définitives du projet. L'écartement des rails serait d'un mètre. Il serait fait usage des rails Vignol posés sur traverses en chêne. Le matériel roulant proviendrait de Neuhausen et serait du modèle de celui du réseau à voie étroite genevois. L'exploitation se ferait au moyen de la force électrique fournie par l'usine hydroélectrique que le canton de Fribourg construit actuellement.

Dans une deuxième lettre du 9 septembre 1897, les requérants-concessionnaires ont fait savoir qu'ils avaient la conviction que la population de la contrée devant être desservie par le chemin de fer projeté était favorable au projet. Cependant, on aurait exprimé le désir que l'on examinât aussi la possibilité de construire un chemin de fer à voie normale. Les requérants-concessionnaires ont dès lors complété leur demande en ce sens que la ligne devait être construite avec écartement des rails d'un mètre et éventuellement à voie normale.

Le devis prévoit les frais d'établissement ci-après :

1. Acquisition de terrain	fr.	89,280
2. Infrastructure	»	111,200
3. Travaux d'art	»	39,000
4. Superstructure	»	780,295

A reporter fr. 1,019,775

	Report fr. 1,019,775
5. Bâtiments et dépendances »	81,500
6. Installations mécaniques »	6,000
7. Matériel roulant »	180,000
8. Installations électriques »	120,000
9. Conduite supérieure »	142,925
10. Conduite de retour »	18,000
11. Frais d'organisation et d'administration . . »	140,000
12. Intérêt du capital d'établissement »	85,410
13. Imprévus »	26,390
	Total fr. 1,820,000

ou environ 63,700 francs par kilomètre.

Comme il s'agit d'un chemin de fer routier, il fallait, avant que les autorités fédérales puissent entrer en matière sur la demande, que la question de l'utilisation des voies publiques fût liquidée.

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a écrit le 23 mai 1900 au Département des Chemins de fer que M. Genoud, qui le 7 septembre 1897 avait également présenté une demande en obtention d'une concession pour un chemin de fer électrique à voie étroite de Bulle à Fribourg, avait déclaré, dans une conférence du 4 mai, retirer cette demande. Le Conseil d'Etat ajoutait qu'il recommandait donc la demande de MM. Girod et Villet à votre approbation et avait décidé en principe l'utilisation des voies publiques pour la construction et l'exploitation de ce chemin de fer. Les détails devaient être réglés plus tard par une convention entre l'Etat et les concessionnaires.

Le Département des Chemins de fer a dès lors informé le gouvernement que l'autorisation donnée en principe d'utiliser les voies publiques ne pouvait pas être considérée comme constituant une solution définitive de cette question et qu'il fallait plutôt conclure d'une manière définitive la convention dont il est parlé dans la lettre du gouvernement, avant que les autorités fédérales puissent entrer en matière sur la demande de concession.

Le 17 novembre 1900, le Conseil d'Etat nous a informé que cette convention avait été signée le 30 octobre par les deux parties. La conférence réglementaire a été fixée au 11 décembre. Elle a eu pour résultat l'acceptation unanime du projet d'arrêté ci-après établi par le Département des Chemins de fer. Ce projet contient les dispositions habituelles concernant les chemins de fer électriques sur route et

ne nous donne lieu qu'à cette seule observation, à savoir que les taxes pour le transport des marchandises, qui peuvent paraître quelque peu élevées, ont été adoptées principalement parce que le gouvernement du canton de Fribourg tenait à ce que sous ce rapport il y eût harmonie avec la concession pour un chemin de fer électrique à voie étroite Châtel-St-Denis-Bulle-Montbovon, étant donné que l'on aurait l'intention plus tard de faire exploiter d'une manière uniforme les chemins de fer électriques à voie étroite de l'Oberland fribourgeois.

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

Berne, le 17 décembre 1900.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

HAUSER.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer électrique sur route
de Bulle à Fribourg par Farvagny.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de MM. Léon Girod, entrepreneur, à Fribourg, et L. Villet, député, à Vuisternens-en-Ogoz, des 9 août et 9 septembre 1897 ;

vu le message du Conseil fédéral du 17 décembre 1900,

arrête :

Il est accordé à MM. *Léon Girod*, entrepreneur, et *L. Villet*, député, à Fribourg, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique sur route de *Bulle à Fribourg* par *Farvagny* aux conditions mentionnées dans les articles suivants. Ce chemin de fer est rangé parmi les chemins de fer secondaires au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

Art. 1^{er}. 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.

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 Fribourg.

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 24 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 deux ans à partir du commencement des travaux.

Art. 7. La ligne et les installations nécessaires à son exploitation ne pourront être exécutées que d'après des plans de constructions 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 jugées nécessaires pour la sûreté de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à une voie d'un mètre d'écartement entre rails et l'exploitation se fera à l'aide de l'électricité.

Le Conseil fédéral est autorisé à permettre la construction à voie normale.

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., seront la propriété du canton de Fribourg 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, 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.

Art. 12. Le transport des voyageurs sera effectué au moins 4 fois par jour en été et 3 fois par jour en hiver, dans les deux directions, et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

La vitesse des trains sera fixée par le 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 des voitures d'une classe seulement, éventuellement de deux classes, dont le type sera approuvé par le Conseil fédéral.

La compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre un train transportant des voyageurs puissent utiliser ce train et y avoir des sièges.

Art. 15. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs, des taxes, dont le maximum est fixé à 8 centimes par kilomètre de la voie ferrée.

S'il y a une deuxième classe de voitures, le Conseil fédéral en fixera les taxes.

Les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part, sont transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, paient la moitié de la taxe.

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

Les autres bagages peuvent être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 8 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 est tenue de délivrer des billets d'abonnement à prix réduit à des conditions qui seront fixées d'accord avec le Conseil fédéral.

Art. 16. Les indigents qui se justifieront comme tels 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 qui devra être approuvé par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

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

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 24 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 12 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 4 centimes.

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

Art. 18. Le tarif établira, pour le transport des marchandises, des classes, dont la plus élevée ne paiera pas plus de quatre centimes et la plus basse pas plus de deux centimes et demi 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 rangées dans les classes de tarifs les plus basses.

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 des animaux ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe des animaux pourra être majorée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles sont transportées gratuitement jusqu'à concurrence du poids de 15 kilogrammes lorsque le consignataire voyage par le même train et les réclame immédiatement après l'arrivée à la gare de destination. Ce qui excède ce poids est soumis 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 calamités publiques et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire momentanément pour le transport des céréales, de la farine, des légumes à cosses, des pommes de terre, etc., des taxes plus réduites qui seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Lors de la fixation 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 taxe établis par les articles 15, 17 et 18 ne concernent que les transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être enlevées 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 ces opérations. 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 tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral deux mois 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 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'assurances. En outre, les voyageurs et le personnel seront aussi assurés en ce qui concerne les obligations découlant de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité civile. Les prescriptions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 25 a. Relativement à l'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer les dispositions de la convention conclue entre le Conseil d'Etat du canton de Fribourg et MM. Girod et Villet le 30 octobre 1900, font règle, en tant que ces dispositions ne sont pas contraires au présent acte de concession et à la législation fédérale.

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

- 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^{er} mai de chaque année. 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 pension et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livré 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 équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1^{er} mai 1935, 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^{er} mai 1935 au 1^{er} mai 1950, à 22 $\frac{1}{2}$ fois et, du 1^{er} mai 1950 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 du produit net, on ne prendra en considération et l'on ne portera en compte absolument que l'entreprise de 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 de Fribourg 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.



Rapport

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la demande en indemnité de M^{me} veuve Martig-Golay
au Sentier.

(Du 15 décembre 1900.)

Monsieur le président et messieurs,

En date du 5 octobre, nous avons renvoyé dame veuve Martig-Golay, au Sentier, des fins d'une requête tendant à ce qu'il lui fût alloué une indemnité pour la mort de son « fils adoptif » Auguste Martin, décédé ensuite d'une affection pulmonaire qu'il aurait contractée au service militaire. Or, le 22 novembre dernier, la prénommée recourait contre cette décision à l'Assemblée fédérale.

A cet égard, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suivant :

Sous la date du 23 juin 1898, M. le Dr Yersin, au Sentier, annonçait que le soldat d'infanterie Auguste Martin, au Sentier, licencié le 11 du même mois d'une école de recrues d'infanterie, était atteint de tuberculose pulmonaire. Ce médecin ajoutait que cette affection avait dû exister avant le service

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Bulle à Fribourg par Farvagny. (Du 17 décembre 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1900
Date	
Data	
Seite	1094-1105
Page	
Pagina	
Ref. No	10 074 377

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.