

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer (en partie sur route)  
de Bâle (frontière cantonale) à Dornachbrugg par  
Mönchenstein et Arlesheim.

(Du 19 juin 1900.)

---

Par requête du 23 juin 1898, la société électrique Alioth à Mönchenstein près Bâle a sollicité une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer sur route de Bâle à Mönchenstein, Arlesheim et Dornach. Ce chemin de fer a pour objet d'améliorer les communications entre l'établissement de la société électrique Alioth et les environs, ainsi qu'entre la ville de Bâle et les localités environnantes.

D'après le rapport général et technique joint à la demande, ce chemin de fer part de l'Aeschenplatz à Bâle, suit la rue de St-Jacques jusqu'au monument, franchit ensuite la gare de Bâle avec la route de Mönchenstein et suit celle-ci jusqu'à la « Neuen Welt ». Là, la ligne croise la route de Reinach, continue sur une rampe entre ladite route et le chemin de fer du Jura-Simplon jusqu'à l'endroit où la route traverse le chemin de fer,

puis suit de nouveau la route de Mönchenstein, franchit le pont sur la Birse et passe sur la route derrière la station de Mönchenstein, longe le côté est de la voie du Jura-Simplon jusqu'à la hauteur de la fabrique électrique Alioth, puis se dirige vers le sud et longe une pente pour gagner Arlesheim; de là elle suit des chemins vicinaux, tourne au sud vers la route Arlesheim-Dornachbrugg, et l'ayant traversée, atteint son point terminal au Villenquartier d'Arlesheim, près de la station Dornach-Arlesheim.

La longueur de la ligne est de 7,8 km., le maximum de pente de 4 ‰, le rayon minimum de 30 m. Pour la superstructure, on prévoit des rails à gorge, système Phönix, afin de mettre ce chemin de fer en harmonie avec les tramways de Bâle. La voie a un mètre de large. En pleine voie, ainsi que sur les routes et les chemins vicinaux, le profil normal établi par l'union des chemins de fer secondaires suisses, avec rails Vignol n° 1 et traverses, serait appliqué. L'exploitation se ferait à l'aide de l'électricité avec conduite aérienne et courant continu d'une tension d'environ 500 volts. Le matériel roulant consisterait en voitures à un moteur unique, semblables à celles employées par les tramways de Bâle.

Comme d'habitude, la requérante fut invitée à se mettre d'abord en rapport avec les autorités cantonales compétentes pour la solution définitive de la question de l'utilisation des voies publiques. Cette question fut tranchée, en ce qui concerne le canton de Bâle-Campagne, par une décision du landrat du 10 mai 1900, que le gouvernement transmit à notre Département des Chemins de fer le 19 du même mois en recommandant de prendre en considération la demande de concession, l'entreprise projetée offrant pour la contrée intéressée une réelle utilité. Quant au canton de Soleure dont le chemin de fer emprunte le territoire sur une longueur d'environ 50 m. près du bâtiment des voyageurs de la gare de Dornach-Arlesheim, le Conseil d'Etat a déclaré, par lettre du 29 mai, qu'il avait accordé à la société d'électricité Alioth l'autorisation d'utiliser la route, sous réserve des droits des tiers. En revanche, le gouvernement du canton de Bâle-ville a refusé son autorisation, une loi cantonale ayant déclaré que l'établissement et l'exploitation des tramways dans le canton de Bâle-ville rentrait dans les attributions de l'Etat, et aucune concession, par suite, ne pouvant être accordée à des particuliers.

La société Alioth présenta donc, le 31 mai dernier, une demande supplémentaire modifiant la première dans ce sens que le chemin de fer a son point de départ à la frontière entre Bâle-ville et Bâle-campagne, sur la route de Mönchenstein qu'il suit jusqu'à Ruchfeld; puis, continuant sur son propre corps de voie jusqu'à l'endroit où la route traverse le chemin de fer du Jura-Simplon, il regagne la route de Mönchenstein à la « Neuen Welt ». A partir de la rampe de Mönchenstein, il va sur son propre corps de voie jusqu'à la hauteur des établissements Alioth, tourne à gauche pour regagner à Lee la route cantonale et suivre cette dernière jusque devant Arlesheim. Il longe ensuite sur son propre corps de voie la commune d'Arlesheim pour atteindre dans des conditions de déclivité les plus favorables possible le pont pour piétons qui existe au-dessus du chemin de fer du Jura-Simplon, pont qui doit être consolidé et élargi. De là, il se dirige sur son propre corps de voie vers l'endroit où la route cantonale traverse le chemin de fer du Jura-Simplon, suit cette route jusqu'à la frontière entre Bâle-campagne et Soleure, la franchit et atteint son point terminal près de la route qui passe à proximité du couvent de Dornach.

La longueur totale du nouveau tracé est de 6,3 km., dont 0,75 km. se trouve sur le territoire du canton de Soleure, le reste dans le canton de Bâle-campagne. Le maximum de rampe est de 6,75 ‰, le rayon minimum 25 m. Comme matériel roulant, on emploierait des voitures à deux moteurs qui pourraient en cas de besoin remorquer une voiture. Le chemin de fer serait probablement exploité par les tramways bâlois.

Le devis accuse les montants suivants :

I. Généralités (acquisition de la concession, études préalables, etc.) . . . . .	fr. 44,100
II. Expropriation . . . . .	» 100,800
III. Infrastructure . . . . .	» 107,000
IV. Superstructure . . . . .	» 178,000
V. Conduites électriques . . . . .	» 63,000
VI. Matériel roulant . . . . .	» 66,000
VII. Divers . . . . .	» 41,100
	<hr/>
Total	fr. 600,000
Les recettes de l'exploitation sont évaluées à . . . . .	fr. 129,000
Les dépenses de l'exploitation à . . . . .	» 115,000
	<hr/>
Excédent des recettes	fr. 14,000

Pour être certain que le chemin de fer se continuerait sur le territoire du canton de Bâle-ville et se reliait au réseau des tramways de ce canton, notre Département des Chemins de fer invita la requérante à se procurer une déclaration obligatoire du gouvernement de Bâle-ville. Par office du 9 juin, ce gouvernement déclara que, s'il se construisait un tramway d'Arlesheim ou de Mönchenstein à la frontière cantonale, il serait disposé à établir immédiatement, aux frais du canton de Bâle-ville, le court tronçon nécessaire pour le raccorder aux tramways urbains. Il ajoutait qu'il serait disposé encore à s'entendre avec les concessionnaires ou leurs ayants-droit pour charger l'administration cantonale des tramways de l'exploitation de la ligne entière de la ville de Bâle à Arlesheim ou Dornach. Les pourparlers à ce sujet sont déjà engagés et le gouvernement n'a aucune raison de croire qu'ils n'aboutiront pas à un arrangement satisfaisant pour les deux parties. Il réserve toutefois l'approbation des instances supérieures.

Cette question préalable résolue, notre Département des Chemins de fer pouvait entrer en matière sur la demande de concession ; il a élaboré un projet d'arrêté que la requérante et les gouvernements des cantons de Bâle-campagne et de Soleure ont été invités à discuter le 13 juin. Le projet a obtenu l'approbation générale ; nous le soumettons aujourd'hui à votre acceptation.

Les dispositions de ce projet répondent à celles de la concession pour les tramways bâlois ; il a fallu toutefois sur certains points avoir égard à ce fait que le chemin de fer projeté est destiné à un trafic un peu plus étendu qu'un tramway urbain ; il faudra donc avant tout des billets d'aller et retour avec réduction de taxe et des demi-billets pour les enfants au-dessous de 10 ans ; certaines prescriptions de l'article 16 répondent à ce besoin.

En ce qui concerne l'utilisation des voies publiques, l'article 20<sup>a</sup> ne réserve que la décision du landrat du canton de Bâle-campagne, parce que le gouvernement de Soleure ne croit pas qu'il soit besoin de dispositions particulières pour le tronçon minime situé sur son territoire.

A l'article 21, le droit de rachat du canton de Bâle-campagne n'est pas réservé, dans la pensée que ce canton se réglerait sur les dispositions formulées aux articles 22 à 24 de la décision susmentionnée du landrat.

Nous saisissons cette occasion, monsieur le président et messieurs pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 19 juin 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 (en partie sur route) de Bâle (frontière cantonale) à Dornachbrugg par Mönchenstein et Arlesheim.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de la société électrique *Alioth*, à Mönchenstein, des 23 juin 1898 et 31 mai 1900,

vu le message du Conseil fédéral du 19 juin 1900.

*arrête :*

Il est accordé à la société électrique *Alioth*, à Mönchenstein, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique (en partie sur route) de Bâle (frontière cantonale) à Dornachbrugg par Mönchenstein et Arlesheim, 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<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.

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 Arlesheim.

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 six 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 6 mois après l'approbation des plans.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans le délai d'une année 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 construction 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.

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 sur le territoire duquel ils auront été trouvés 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.

La compagnie ne transportera que des personnes et leur bagage à main. Elle n'est pas tenue de transporter d'autre bagage, des marchandises ni du bétail. En cas de besoin toutefois, le Conseil fédéral peut ordonner l'introduction d'un service des bagages.

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. La compagnie a, d'une manière générale, la faculté de fixer le nombre des trains quotidiens et leur horaire. Toutefois les projets d'horaire pour les trains réguliers doivent, avant leur mise en vigueur, être soumis au Département fédéral des Chemins de fer et approuvés par lui.

La vitesse des trains sera fixée par le Conseil fédéral.

Art. 15. Il n'y aura qu'une seule classe de voitures, dont le type sera approuvé par le Conseil fédéral.

Art. 16. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs, une taxe de 10 centimes, par kilomètre de la voie ferrée.

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.

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

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de ses bagages à main, à condition que ces objets puissent être placés dans la voiture sans incommoder les autres voyageurs. Pour les bagages occupant une place à part, l'intéressé paiera la taxe des voyageurs.

S'il est établi un service des bagages, le Conseil fédéral en fixera les taxes.

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

Lors de la fixation des taxes, les fractions d'un kilomètre compteront pour un kilomètre entier.

Art. 17. On établira des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.



Art. 18. 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. 19. 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. 20. 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<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. 20a. Relativement à l'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer, les prescriptions de la décision du landrat du canton de Bâle-campagne du 10 mai 1900 font règle, en tant que ces dispositions ne sont pas contraires au présent acte de concession et à la législation fédérale.

Art. 21. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du canton de Soleure 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<sup>er</sup> 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 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 équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> mai 1935 au 1<sup>er</sup> mai 1950, à 22  $\frac{1}{2}$  fois et, du 1<sup>er</sup> 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. 22. Dans le cas où les cantons de Bale-campagne et de Soleure auraient 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 21, et les cantons sont tenus 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. 23. 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 (en partie sur route) de Bâle (frontière cantonale) à Dornachbrugg par Mönchenstein et Arlesheim. (Du 19 juin 1900.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1900
Date	
Data	
Seite	345-354
Page	
Pagina	
Ref. No	10 074 185

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.