

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer à voie étroite de Rodersdorf à la frontière nationale près de Leimen et de la frontière nationale près de Benken à Dornachbrugg (chemin de fer de la vallée de Leimen).

(Du 16 mars 1900).

En date du 28 juin 1899, M. Altenbach, médecin-vétérinaire à Rodersdorf, agissant comme président d'une société d'initiative constituée pour le chemin de fer du Leimenthal à Therwil, nous a adressé une demande de concession pour un *chemin de fer à voie étroite de Rodersdorf à Dornachbrugg* par la vallée de Leimen. Il résulte de la demande qui contient en même temps le rapport général et technique et le devis estimatif, que la station de départ de Rodersdorf sera placée en dehors du village soleurois du même nom. La ligne franchirait bientôt la frontière pour se diriger sur une longueur d'environ quatre kilomètres à travers la commune alsacienne de Leimen le long de la route postale. Près du bureau de douane de Benken, elle rentrerait sur le territoire suisse et gagnerait, en passant à travers la commune de Benken, Bâle-Campagne, la localité de Therwil, où elle opérerait sa jonction avec la ligne du Birsigthal. En décrivant une grande courbe autour de la maison d'école de district, la ligne se dirigerait

alors vers Reinach et de là, en suivant le long de la route, vers Dornachbrugg où la station terminus est projetée en ce moment sur la rive gauche de la Birse à côté du vieux pont. Plus tard, lorsque les moyens le permettront, la ligne devra être conduite, en traversant la Birse sur un pont spécial, à la station de Dornach-Arlesheim du Jura-Simplon.

La société d'initiative du chemin de fer du Leimenthal, dans laquelle les communes que cela concerne et les autres intéressés sont représentés, présente la demande de concession, parce qu'elle sait combien une ligne pareille activera le trafic avec Bâle et la vallée de la Birse. Jusqu'à présent une poste fédérale à deux chevaux fait chaque jour deux courses de la station de Therwil à Rodersdorf et vice-versa; en outre, il y a lieu de remarquer que jusqu'à présent les Leimenthalois et notamment les Illthalois se rendent pour la plupart à Bâle avec leurs propres véhicules. S'il existait une fois une communication par chemin de fer entre Rodersdorf et Therwil d'où l'on puisse revenir à Bâle avec le chemin de fer de la Birsig, cette facilité de locomotion serait aussi préférée des Leimenthalois et des Illthalois. Une communication par chemin de fer avec la vallée de Leimen devient une nécessité pour les localités de Dornach et d'Arlesheim et notamment pour les fabriques de ces endroits, lesquelles occupent déjà à présent plus de 200 ouvriers venant des vallées de Leimen et de Ill. Et pour terminer, la ligne serait aussi la bienvenue pour le lieu de pèlerinage de Dornachbrugg et les nombreux pèlerins qui se rendent chaque année au couvent de cette localité.

La longueur de la ligne serait de 13 km. dont 9 km., en chiffre rond, sur territoire suisse. L'écartement des rails serait de 1 mètre. On ne ferait l'acquisition d'un matériel roulant propre que si le chemin de fer de la vallée de la Bisig ne se chargeait pas de l'exploitation. Toutefois l'éventualité de l'exploitation électrique devrait être réservée.

La différence d'altitude entre le point le plus élevé Rodersdorf (375_{,48} m.) et le point le plus bas, Dornachbrugg (294_{,50} m.) est de 80_{,98} mètres. Le maximum de pente prévu est pour le moment de 40 ‰, mais elle pourrait être réduite probablement en cas de correction de route à 30 ‰. Le rayon minimum est de 50 mètres.

Le devis estimatif établit les frais de construction par kilomètre comme suit :

1. Acquisition de terrain	fr.	4,000
2. Terrassements	»	12,000
3. Travaux d'art	»	1,500
4. Superstructure	»	13,000
5. Clôture et signaux	»	200
6. Bâtiments et installations mécaniques	»	2,000
7. Mobilier	»	300
8. Frais généraux d'administration	»	1,000
9. Matériel roulant	»	19,000
10. Intérêt du capital d'établissement	»	1,000
11. Imprévu	»	1,000
	Total	fr. 55,000

ou, pour le cas où l'on ne ferait pas l'acquisition
d'un matériel roulant fr. 36,000
ainsi pour toute la ligne d'une longueur de 13 km. » 468,000
soit avec le matériel roulant » 715,000

Pour la continuation de la ligne à la station de Dornach-Arlesheim, il faudrait ajouter 85,000 francs, de sorte que les frais s'élèveront dans ce cas au total de 800,000 francs.

Les recettes d'exploitation sont devisées à	fr.	130,000
Les dépenses à	»	115,000

de sorte qu'il resterait un excédent de fr. 14,525
qui permettrait le paiement d'un intérêt de $3\frac{1}{2}\%$ du capital d'établissement.

A cette demande de concession a succédé, en date du 19 juillet 1899, une deuxième demande qui nous a été adressée par MM. Antoine Kleiber-Rüger, grand conseiller à Benken et Antoine Kleiber-Lönz, ancien grand conseiller à Biel. Elle a pour but, d'après le rapport général y annexé, de procurer aux communes de la vallée de Leimen, qui jusqu'ici sont restées sans communications par voie ferrée, un moyen de locomotion aussi rapide et bon marché que possible pour les voyageurs et les marchandises de peu d'importance à transporter d'une de ces communes à l'autre et surtout jusqu'à Bâle et de cette ville aux communes en question. Ce but doit être atteint au moyen d'un chemin de fer à voie étroite de Oberwil, station de la ligne de la vallée de la Birsig, par Biel, Benken, Leimen et Rodersdorf. Une prolongation sur Werenzhausen (chemin de fer Ferrette-Altkirch-Mulhouse) sera facile à exécuter plus tard.

La longueur de la ligne serait de $8,8$ kilomètres, l'écartement des rails de 1 mètre, le maximum de pente de 23% et le

rayon minimum de 50 mètres. On n'emprunterait le terrain de la route nulle part, à l'exception des croisements. L'exploitation devrait être adaptée complètement à celle du chemin de fer de la vallée de la Birsig; comme taxes, on a prévu pour le transport des voyageurs 7 centimes par kilomètre en deuxième classe et 5 centimes en troisième classe et pour le transport des marchandises 1,₇₅ centimes par 100 kg.

Les devis estimatif prévoit pour ce projet les dépenses suivantes :

1. Intérêt du capital d'établissement	fr. 22,500
2. Travaux préparatoires, acquisition de terrain, etc.	» 60,000
3. Infrastructure et ballastage	» 90,000
4. Un pont et drains	» 11,000
5. Traverses, rails, aiguilles, etc.	» 136,000
6. Bâtiments	» 30,000
7. Locomotives et voitures	» 105,000
8. Imprévu	» 45,500
Total	fr. 500,000

Recettes d'exploitation	fr. 80,000
Dépenses	» 58,000

de sorte qu'il y aurait un produit net de . fr. 22,000
ce qui correspondrait à environ 4,₅ % des frais d'établissement.

Le gouvernement du canton de Soleure a fait savoir qu'il n'avait aucune objection à formuler relativement aux deux demandes de concession. Le gouvernement du canton de Bâle-campagne est aussi dans le même cas; il a ajouté qu'il laissait à l'appréciation des autorités fédérales le soin de désigner celui des deux projets auquel il y a lieu de donner la préférence. En outre il a fait part qu'il n'y avait pas lieu de sa part de se prononcer, en ce qui concerne le projet Rodersdorf-Dornachbrugg, sur l'utilisation du terrain des routes, attendu que les requérants-concessionnaires auraient déclaré verbalement qu'on aurait renoncé à emprunter le terrain des routes sauf pour les croisements.

Invités à se prononcer sur ce dernier point, MM. Altenbach et Hetzel ont déclaré en date du 3 mars 1900 qu'ils renonçaient « en principe » à l'utilisation des routes; ils se sont réservés toutefois de s'entendre avec le gouvernement au sujet des conditions auxquelles la ligne pourrait, du moins dans les villages, emprunter le terrain de la route. Relativement à la

question de concurrence, le Département des Chemins de fer a cru devoir d'ores et déjà décider que le projet susceptible de satisfaire le plus grand nombre d'intérêts méritait la préférence, et que c'était le projet du chemin de fer de la vallée de Leimen. (Rodorsdorf-Dornachbrugg.) Comme cependant la circonstance que l'autre projet (Oberwil-Rodorsdorf) occasionnerait moins de frais, et pour ce motif présentait peut-être plus de chance d'être réalisé, parlait en faveur de ce projet, celui-ci ne devait pas être écarté définitivement, mais être réservé pour le cas où le projet le plus important deviendrait irréalisable. Le département n'a dès lors projeté de conditions de concession que pour le projet Rodorsdorf-Dornachbrugg et a inséré dans le chiffre II du projet une disposition suivant laquelle il n'est pas entré en matière en ce moment sur la demande de MM. Kleiber-Rüger et Antoine Kleiber.

Les représentants du projet Oberwil-Rodorsdorf ont été invités également à la conférence qui a eu lieu le 5 mars écoulé. Leur fondé de pouvoir a remis à cette occasion un mémoire ayant pour but de faire ressortir encore spécialement les avantages de ce projet et les désavantages du projet concurrent. Ainsi il a été notamment relevé que la ligne par Benken-Biel suit la direction naturelle du trafic et que les efforts des habitants de la vallée de Leimen tendent à pouvoir arriver à Bâle par la voie la plus courte et la meilleure marché. Le tracé par Therwil présente un détour qui n'est pas naturel. Pour la ligne Therwil-Dornachbrugg, un rendement serait d'ores et déjà exclu. Les relations de la vallée de Leimen avec Dornach et la contrée au delà ne comprennent pas même le 1 % du trafic avec Bâle. Mais la raison principale pour laquelle le tracé Oberwil-Rodorsdorf mériterait la préférence consiste en ce que le chemin de fer de la vallée de la Birsig, lequel est appelé à recevoir le trafic du chemin de fer de la vallée de Leimen, a son dépôt à Oberwil. En conséquence de ce qui précède, les correspondances de trains, compositions et croisements de trains doivent avoir lieu à cette station, de sorte que c'est à partir d'ici qu'on obtient la correspondance la plus avantageuse avec Bâle et vice-versa.

Les requérants demandent, en terminant, que l'on considère la grande importance économique de la ligne Oberwil-Rodorsdorf; ils nous prient enfin d'engager les conseils législatifs à leur accorder la concession désirée. Dans le cas toutefois où le projet Rodorsdorf-Dornachbrugg obtiendrait la préférence, il faudrait alors absolument, pensent-ils, obliger leurs concurrents à exécuter le tracé tout entier, autrement ils renonce-

raient tôt ou tard, sans doute, au tronçon Therwil-Dornachbrugg ou du moins en remettraient la construction aux calendes grecques.

Le Département des Chemins de fer a cru devoir s'en tenir au projet qu'il avait élaboré et il a été appuyé en cela par les représentants des deux gouvernements cantonaux. Nous estimons aussi que le projet d'un chemin de fer de Rodersdorf à Dornachbrugg par Therwil mérite la préférence, pour le moment, c'est-à-dire aussi longtemps qu'on n'aura pas prouvé qu'il est inexécutable. Cette question doit se décider à bref délai; car, au bout de deux ans déjà, conformément à l'article 5 du projet, les concessionnaires doivent présenter les documents techniques et financiers, ainsi que les statuts de la société. S'ils ne sont pas en mesure de le faire et demandent une prolongation de délai, elle ne pourra leur être accordée que s'ils fournissent la preuve que les capitaux nécessaires à la construction du chemin de fer seront réunis dans ce nouveau délai. S'ils ne peuvent la fournir, les représentants du projet Oberwil-Rodersdorf ont le droit de réclamer la prise en considération de leur requête et les autorités ne pourront guère se refuser à l'examiner. En ce qui concerne le vœu exprimé par M. Kleiber, que la concession ne soit accordée que pour la ligne entière de Rodersdorf à Dornachbrugg par Therwil, il y est satisfait dans le présent projet qui ne permet pas la construction par section.

Touchant la partie qui emprunte le territoire alsacien et son raccordement avec les deux lignes suisses, le projet de concession ne dit rien. Il faut d'abord que les concessionnaires se mettent en rapport avec les autorités étrangères compétentes pour obtenir la concession relative à ce tronçon intermédiaire. Une fois cette concession accordée, un traité règlera la correspondance en question.

Le projet d'arrêté ci-après est calqué sur la concession du chemin de fer de la vallée de la Birse, notamment en ce qui regarde les taxes. Nous ne ferons plus que les quelques remarques suivantes.

A l'article 5, le Département des Chemins de fer avait proposé d'abord un délai de 18 mois pour la présentation des documents techniques et financiers ainsi que des statuts de la société. Mais, lors des négociations, les représentants de la société d'initiative du chemin de fer du Leimenthal firent observer qu'il leur faudrait du temps pour obtenir la concession du tronçon sis sur territoire alsacien et qu'il y avait donc lieu

de porter le délai à 24 mois, de peur que d'avance il ne fût trop court. Les représentants des deux gouvernements cantonaux appuyèrent cette requête, ce qui décida le département à y faire droit, bien que le fondé de pouvoirs de M. Kleiber ait proposé de maintenir le délai de 18 mois.

A la fin de l'article 18, une disposition a été insérée pour assurer le trafic direct des bagages et des marchandises, dans le cas où le chemin de fer ne serait construit que jusqu'à la rive gauche de la Birse à Dornachbrugg et ne pénétrerait pas jusque dans la gare de Dornach-Arlesheim du chemin de fer Jura-Simplon.

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

Berne, le 16 mars 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 à voie étroite de Rodersdorf à la frontière nationale près de Leimen, et de la frontière nationale près de Benken à Dornachbrugg (chemin de fer de la vallée de Leimen).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la société d'initiative du chemin de fer du Leimenthal à Therwil, en date du 28 juin 1899 ;

vu la demande de MM. Antoine Kleiber-Rüger, député au Grand Conseil à Benken, et Antoine Kleiber-Lönsz, ancien député au Grand Conseil, à Biel (Bâle-campagne), au nom d'un comité d'initiative, en date du 19 juillet 1899.

vu le message du Conseil fédéral du 16 mars 1900,

arrête :

I. Il est accordé à la société d'initiative du chemin de fer de la vallée de Leimen, à Therwil, représentée par M. *Joseph Altenbach*, vétérinaire à Rodersdorf, et *Jacques Kleiber*, juge de district à Benken, 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 Rodersdorf à la frontière nationale près de Leimen et de la frontière près de Benken à Dornachbrugg (chemin de fer de la vallée de Leimen) aux conditions mentionnées dans les articles suivants :

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-vingt ans à dater du jour du présent arrêté.

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

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 vingt-quatre 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 1 ¹/₂ an 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 voie simple et de l'écartement des rails sera de 1 mètre. Le Conseil fédéral a la faculté d'autoriser l'introduction de l'exploitation électrique.

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 seront 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.

Art. 12. Le transport des voyageurs sera effectué au moins dix fois par jour, 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 deux classes de voitures d'après le système dit américain. En règle générale, chaque train de voyageurs aura des voitures des deux 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 un train transportant des voyageurs puissent utiliser ce train et y avoir des sièges. Sur la demande du Conseil fédéral, des voitures à voyageurs seront ajoutées 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, par kilomètre de la voie ferrée :

dans les voitures de 2^{me} classe 10 centimes

» » » » 3^{me} » 7 »

Dans les deux classes de voitures, 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.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 6 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, 20 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 15 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 7 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 trois centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

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

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, seront 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.

Dans le cas où le chemin de fer ne pénétrerait pas dans la station de Dornach du chemin de fer du Jura-Simplon, la compagnie assurera d'une manière convenable le transport direct des bagages et des marchandises. Les taxes pour ce service seront fixées par le Conseil fédéral d'accord avec la compagnie.

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 taxes 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. 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. 26. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des cantons de Soleure et de Bâle-campagne 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 se-

cours. 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^{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, 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 les cantons de Soleure et de Bâle-campagne 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 26, 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.

II. Il n'est pas entré en matière pour le moment sur la demande de concession, en date du 19 juillet 1899, de MM. Antoine Kleiber-Rüger, député au Grand Conseil, à Benken, et Antoine Kleiber-Lönsz, ancien député au Grand Conseil à Biel, au nom d'un comité d'initiative, pour un chemin de fer à voie étroite d'Oberwil à Rodersdorf par Biel et Benken.

III. 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 Rodersdorf à la frontière nationale près de Leimen et de la frontière nationale près de Benken à Dornachbrugg (chemin de fer de la vallée ...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.04.1900
Date	
Data	
Seite	81-95
Page	
Pagina	
Ref. No	10 074 081

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.