

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

LII^{me} année. Vol. III. N° 26. 27 juin 1900.

Abonnement par année (franco dans toute la Suisse): 5 francs.
Prix d'insertion 15 centimes la ligne ou son espace. Les insertions doivent être transmises franco à l'expédition. — Imprimerie et expédition de C.-J. Wyss, à Berne.

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

le transfert et la modification de la concession d'un chemin de fer électrique de Stansstad à Stans.

(Du 21 juin 1900.)

Monsieur le président et messieurs,

Par arrêt du 18 août 1899, le Tribunal fédéral, sur la demande de la compagnie elle-même, a prononcé la liquidation de l'avoir de la société par actions du chemin de fer électrique Stansstad-Stans.

Aux premières enchères, qui eurent lieu le 20 mars de cette année, il ne se présenta qu'un seul amateur, qui offrait 1385 francs, alors que la mise à prix était de 41,385 francs; d'accord avec nous, le Tribunal fédéral a repoussé cette offre.

Le 5 juin dernier, il y eut une deuxième mise aux enchères. M. F.-J. Bucher-Durrer, à Lucerne, fit l'offre la plus élevée, 42,385 francs, somme qui dépassait le minimum fixé. Le chemin de fer lui fut adjugé à ce prix par l'administrateur de la

masse, sous réserve de l'approbation fédérale, conformément aux articles 18 et 21 des conditions de l'enchère.

Par lettre du 7/9 juin, le Tribunal fédéral nous demande de vous proposer d'approuver le *transfert de la concession* à l'acquéreur susnommé, sur la base des conditions de vente du 15 mai 1900, l'adjudication ne pouvant devenir définitive qu'en vertu de cette approbation.

Le Tribunal fédéral donne les explications suivantes :

« Les experts chargés par le Tribunal fédéral d'estimer la voie et ses accessoires, M. le directeur Schmidlin à Hochdorf et M. Gicot, ingénieur à Lucerne, avaient prétendu dans leur rapport du 21 décembre 1899, que, comme l'exploitation aux termes de la concession se solderait en déficit, la valeur du chemin de fer, s'il devait être exploité en conformité de la concession, était égale à zéro, tandis que, s'il devait être démoli, il représentait une valeur de 41,385 francs. »

« Le Tribunal fédéral ayant fait à nouveau examiner la question, les experts déclarèrent dans un mémoire complémentaire du 17 janvier 1900, que, pour le chemin de fer du Stanserhorn ou une personne intéressée à ce chemin de fer qui s'entendrait avec lui et, en outre, pourrait évaluer à son gré la valeur de la force livrée, la continuation de l'exploitation du chemin de fer électrique aurait une plus grande valeur que ne l'affirmait le premier rapport. Tenant compte de toutes les circonstances, les experts estimaient que la valeur d'exploitation du chemin de fer était égale à sa valeur de démolition. En conséquence, aux premières enchères, qui visaient la continuation de l'exploitation aux termes de la concession, le prix d'adjudication fut fixé à 41,385 francs. Elles eurent lieu le 20 mars 1900; un seul amateur se présenta, M. Joseph Durrer, fabricant à Sarnen, qui n'offrit que 1385 francs. Cette offre parut tout de suite inacceptable, car, étant donnée surtout la très faible importance économique de ce chemin de fer, il fallait, dans l'intérêt des créanciers, que le produit de la vente égalât au moins la valeur de démolition du chemin de fer. En présence du préavis des experts, qui estimait la valeur d'exploitation de la ligne égale à zéro (sauf pour une personne intéressée au chemin de fer du Stanserhorn), il était certain (vu que le principal intéressé au chemin de fer du Stanserhorn, M. Bucher-Durrer, à Lucerne, déclarait ne pouvoir faire des offres que si on accordait à l'acquéreur, comme on l'avait fait pour le chemin de fer Brienz-Rothhorn, le droit soit de conti-

nuer l'exploitation, soit de la suspendre, soit de démolir le chemin de fer) il était certain, disons-nous, que de nouvelles enchères pour la continuation de l'exploitation aux termes de la concession n'auraient pas un résultat sensiblement meilleur; aussi était-il parfaitement inutile de recommencer la vente sur la même base. Pour ne pas occasionner des frais en pure perte et surtout pour hâter la liquidation si désirable de cette affaire, on fit ce qu'on avait fait pour le chemin de fer de Brienz-Rothhorn : dans les conditions de la seconde mise aux enchères on inséra, d'accord avec nous, ainsi qu'avec le gouvernement du canton intéressé, Unterwald-le-bas, et sous réserve de l'approbation de l'Assemblée fédérale, une clause donnant à l'acquéreur la faculté, jusqu'à la fin de 1904, de renoncer à la concession, ainsi que celle de cesser l'exploitation et de détruire le chemin de fer (voir pour les détails l'article 6, 2^{me} et 3^{me} alinéas, des conditions de l'enchère).

M. F.-J. Bucher-Durrer, à Lucerne, avait demandé en outre au Tribunal fédéral qu'au lieu de suspendre entièrement l'exploitation, l'acquéreur pût la restreindre aux mois d'été. Bien qu'il eût déclaré plus tard ne pas vouloir insister sur cette demande, dans le cas où elle soulèverait des objections, une clause à ce sujet fut adoptée (article 6, 4^{me} alinéa, des conditions de vente), le Conseil d'Etat d'Unterwald-le-bas s'étant déclaré d'accord avec cette demande, en se plaçant au point de vue des besoins locaux du trafic (auxquels il est satisfait dans une certaine mesure par le maintien de l'exploitation du chemin de fer, ne fût-ce que pendant les mois d'été seulement, quand les moyens de transport du chemin de fer d'Engelberg sont mis à contribution par le mouvement des touristes). Par lettre du 30 mai 1900, dont nous vous remettons une copie, le conseil d'administration du chemin de fer d'Engelberg a protesté après coup contre l'adoption de la clause en question. Le Tribunal fédéral a décidé, le 2 juin, de ne donner aucune suite à cette requête et il maintient sa décision. Il est clair tout d'abord que l'admission de cette clause dans les conditions de vente ne lèse aucun droit du chemin de fer d'Engelberg; en revanche, il est peut-être exact qu'elle soit contraire à ses intérêts. Mais ceux-ci ne pouvaient faire règle pour la fixation des conditions de vente; les seuls intérêts dont il fallût tenir compte étaient ceux des créanciers du chemin de fer et ceux du trafic local. Or, les premiers comme les seconds aussi, après la déclaration du gouvernement cantonal, militaient en faveur de la clause dont il s'agit ».

Le conseil d'administration du chemin de fer d'Engelberg s'adressa alors directement à nous et, par notre intermédiaire, à l'Assemblée fédérale. Dans sa requête du 7/11 juin, dont nous reparlerons plus bas, il demande en finissant de ne pas consentir à ce qu'il soit apporté à la concession du chemin de fer électrique Stansstad-Stans, une modification autorisant l'exploitation de cette ligne pendant une partie de l'année seulement.

Nous ne voyons aucune raison de nous opposer au transfert de la concession, comme le recommande le Tribunal fédéral, à M. F.-J. Bucher-Durrer, à Lucerne (membre de la maison Bucher et Durrer, qui a coopéré à la construction de la ligne), du moment que celui-ci, suivant les prescriptions de l'article 29 de la loi sur la liquidation, ainsi que de l'article 11 des conditions de l'enchère qui y est conforme, a fourni des garanties suffisantes en ce qui concerne les obligations pécuniaires ou autres qui lui incomberaient, et que, nous fondant sur cette constatation, nous l'avons admis aux enchères. En conséquence, nous vous proposons de transférer la concession à M. Bucher, aux conditions actuelles, en y ajoutant toutefois, suivant la proposition du Tribunal fédéral, la clause de renonciation et la disposition qui restreint, le cas échéant, l'exploitation aux mois d'été.

En ce qui concerne d'abord la clause de renonciation, nous avons, dès le début, sur la demande du Tribunal fédéral, acquiescé à son admission dans les conditions de vente, mais en nous réservant liberté entière touchant notre attitude définitive et nos propositions à l'Assemblée fédérale, attendu que les représentants des intérêts locaux ne s'étaient pas encore prononcés sur la question de la cessation complète de l'exploitation. Nous ne pouvions prendre de résolution définitive sans connaître la manière de voir du gouvernement cantonal, puisque cette question, dans une certaine mesure du moins, semblait toucher l'intérêt public.

Mais comme il résultait d'une nouvelle communication du Tribunal fédéral qu'au point de vue des intérêts locaux, le gouvernement d'Unterwald-le-bas approuvait l'admission dans les conditions de vente de la clause de renonciation éventuelle à la concession, nous n'avons plus hésité à l'y admettre également.

Ainsi, personne n'y fait d'objection et rien ne s'oppose, à notre avis, à ce qu'elle soit insérée dans la concession, bien que la situation ne soit pas ici tout-à-fait la même que dans

le cas du chemin de fer Brienz-Rothhorn auquel se réfère le Tribunal fédéral.

Si de ce dernier, qui est un chemin de fer de touristes créé par pure spéculation, on a pu dire avec raison qu'il n'avait nulle importance économique générale, il n'en est pas de même du chemin de fer Stansstad-Stans qui ne transporte pas seulement des touristes, mais sert dans une mesure considérable au trafic général entre le chef-lieu du canton et l'embarcadère des bateaux à vapeur. Il n'est pas toutefois l'unique moyen de transport dont dispose ce trafic, et, s'il cessait d'être exploité, il resterait la ressource du chemin de fer Stansstad-Engelberg. Outre le trafic de transit entre ces deux têtes de lignes, ce dernier pourrait assurer aussi le trafic local entre Stans et Stansstad. Si donc le chemin de fer sur route venait à être supprimé, on peut admettre que celui d'Engelberg, dans son propre intérêt, ferait son possible pour le suppléer (par exemple, en introduisant des trains locaux entre Stans et Stansstad). C'est une question toutefois de savoir s'il pourrait se prêter aux besoins locaux dans la même mesure que le chemin de fer sur route exclusivement consacré à ce trafic, et si la suppression de l'exploitation de ce dernier n'entraînerait pas pour la population la perte de certains avantages. Aussi, le message du 23 juin 1892 concernant la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Stansstad à Stans, faisait-il déjà remarquer ce qui suit : « on ne devrait pas de prime abord rejeter l'opinion que la concession d'un chemin de fer sur route, qui servira principalement au trafic local entre la station des bateaux à vapeur Stansstad et la localité de Stans, pourrait avoir une existence indépendante justifiée à côté de la ligne plus grande, servant essentiellement à d'autres buts et projetée sur propre corps de voie, du chemin de fer d'Engelberg. » Mais on ne peut nier non plus que cette juxtaposition de deux chemins de fer ne soit peu naturelle et que, dans l'espèce notamment, elle ne donne lieu à des inconvénients, tant au point de vue du trafic (chicanes provenant de la concurrence) qu'à celui de la sûreté de l'exploitation (croisement à niveau des deux voies près de Stans), inconvénients auxquels il serait désirable de remédier par la suppression du chemin de fer sur route ; sans compter qu'on remédierait du même coup à la gêne qu'apporte à la circulation générale l'exploitation d'un chemin de fer sur une route assez peu large. Pour éviter une concurrence désagréable et les autres inconvénients mentionnés provenant de l'exploitation sur un tronçon si court de deux entreprises de chemin de fer, notre Département des

Chemins de fer, lorsqu'il a été question de construire la ligne d'Engelberg, n'a pas manqué d'engager vivement les deux compagnies à s'entendre, malheureusement sans succès, par la faute surtout de la compagnie du chemin de fer sur route aujourd'hui en liquidation.

En ce qui concerne l'exploitation limitée à la saison d'été, nous estimions dès le début et nous estimons encore avec le Tribunal fédéral que l'admission de la clause en question dans les conditions de vente et éventuellement dans la concession ne lèse aucun droit du chemin de fer d'Engelberg, et que, pour fixer les conditions de vente, il n'y a pas lieu de tenir compte de ses intérêts, mais seulement de ceux des créanciers du chemin de fer et de ceux du trafic local. Ce sont ces derniers surtout qui nous semblent décisifs pour trancher la question de savoir si, à l'occasion du transfert, il y a lieu ou non de modifier la concession dans le sens indiqué; que les intérêts du chemin de fer d'Engelberg soient plus ou moins lésés par l'autorisation de n'exploiter l'autre chemin de fer que temporairement, c'est là, à notre avis, ce qui ne pourrait être pris en considération que si le maintien d'une exploitation restreinte devait être considérée comme sans importance pour le trafic.

Mais tel n'est pas le cas. Au point de vue du trafic, les raisons que nous faisons valoir plus haut en faveur de la continuation de l'exploitation du chemin de fer sur route, s'appliquent aussi à son exploitation restreinte aux mois d'été seulement. Comme le remarque très justement le Tribunal fédéral, c'est justement pendant l'été, alors que les moyens d'exploitation du chemin de fer d'Engelberg sont fortement mis à contribution par le mouvement des touristes, que l'exploitation du chemin de fer sur route offre de l'importance pour le trafic local, de telle sorte que c'est répondre dans une certaine mesure aux besoins de ce trafic que de maintenir l'exploitation dudit chemin de fer, ne fût-ce que pendant les mois d'été; on a ainsi raison de ne pas mettre l'acquéreur dans l'alternative ou d'exploiter ce chemin de fer durant l'année *entière* ou de le démolir.

C'est sans doute cette considération qui a engagé le gouvernement cantonal à se prononcer expressément en faveur de l'admission dans les conditions de vente de la disposition concernant l'exploitation temporaire.

S'il faut tenir compte en première ligne des intérêts du trafic, tout fondement fait défaut à la requête du chemin de fer d'Engelberg qui se place au point de vue de la concurrence.

Qu'une concurrence telle que celle qui existe entre le chemin de fer d'Engelberg et le chemin de fer électrique Stansstad-Stans, soit peu naturelle et malsaine et qu'elle donne lieu à certains inconvénients auxquels il semble désirable de remédier, c'est ce que nous avons déjà fait remarquer; il est exact aussi que, lorsqu'il a été question de construire la ligne d'Engelberg, notre Département s'est efforcé d'amener une entente entre les deux compagnies pour éviter l'établissement de deux voies entre Stans et Stansstad. Si cependant nous recommandons aujourd'hui d'autoriser l'exploitation simplement temporaire, ce n'est point pour favoriser l'un des concurrents au préjudice de l'autre, mais pour conserver au trafic, dans une certaine mesure tout au moins, certains avantages qu'il tire effectivement aujourd'hui de l'exploitation des deux entreprises. A notre avis, la réalité de ces avantages ne peut être mise en doute, et le conseil d'administration du chemin de fer d'Engelberg fait erreur quand il prétend, dans sa requête, que l'exploitation d'été et, d'une manière générale, la continuation de l'exploitation du chemin de fer sur route ne répond à aucun besoin économique, et notamment que l'exploitation restreinte, à côté de celle du chemin de fer d'Engelberg, est absolument inutile et ne pourrait servir que les buts personnels de l'acquéreur, M. F.-J. Bucher, qui seul est intéressé à la continuation de l'exploitation, tandis que la population entière désire la démolition du chemin de fer. Nous renvoyons là-dessus à ce que nous exposons plus haut, et sommes d'avis que ce que disait M. Bucher dans une lettre au Tribunal fédéral (lettre qui avait expressément pour but de provoquer l'admission de la clause de renonciation dans les conditions de vente) pas plus que l'exposé fait dans le «Nidwalder Volksblatt» par un correspondant dont le désintéressement n'est pas prouvé, ne saurait être décisif de la question. Nous n'attachons pas non plus, il est vrai, une grande importance aux services que devra rendre le chemin de fer routier à celui du Stanserhorn et ce n'est pas simplement pour exercer une pression en faveur de ce dernier que nous recommandons d'autoriser l'exploitation de saison. Mais au point de vue général du trafic, auquel nous voudrions conserver un moyen de transport, il faut tenir compte aussi des besoins du chemin de fer du Stanserhorn.

Il ne convient nullement non plus de rechercher quelles raisons particulières ont présidé à la décision du gouvernement et du landrat de Nidwald; les autorités fédérales doivent s'en tenir à leur préavis tel qu'il est.

C'est bien à tort aussi que la requête prétend déduire de l'article 33 de la loi de liquidation l'*inadmissibilité légale* d'une modification de la concession. Par cette disposition, suivant laquelle l'acquéreur d'un chemin de fer vendu aux enchères le reprend sur la base de la concession accordée précédemment, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée fédérale, on voulait, dans l'intérêt du trafic, évidemment et pour que les conditions de transport ne deviennent pas pires, empêcher que la liquidation comme telle entraînant une modification de la concession ou que celle-ci pût être modifiée par les conditions de l'enchère; on voulait enfin que la seule compétence de l'Assemblée fédérale pour modifier les concessions, même en cas de liquidation, fût expressément réservée. Rien ne justifie l'opinion que cet article 33 vise à restreindre l'Assemblée fédérale dans le libre exercice de sa souveraineté en matière de chemins de fer, qui s'exprime par l'octroi, le transfert et la modification de concessions. Elle a ainsi le droit de subordonner l'octroi et le transfert de toute concession, même le transfert qu'impose une liquidation forcée, aux conditions qu'elle juge bonnes au point de vue de l'intérêt public, soit de modifier la concession en conséquence.

En aucun cas, une troisième compagnie ne peut invoquer cette disposition comme une garantie que la concession d'une autre compagnie qui liquide ne sera pas modifiée, pas plus que des tiers en général n'ont le droit d'exiger qu'une concession demeure telle quelle. Puisque l'article 6 de la loi sur les chemins de fer pose en principe que les concessions ne peuvent instituer aucun droit d'exclusion et de priorité à l'encontre de chemins de fer à construire plus tard, on ne saurait naturellement, de l'absence d'une réserve contraire dans une concession déterminée, conclure que l'Assemblée fédérale n'a pas le droit d'y autoriser des changements pouvant porter atteinte aux intérêts de tiers. D'autre part, le chemin de fer d'Engelberg n'a reçu avec sa concession aucune assurance expresse ou tacite relative à l'exclusion d'entreprises concurrentes; il ne tient donc de sa concession aucun droit de s'opposer à ce que de nouvelles lignes concurrentes soient concédées ou à ce que la concession de lignes existantes soit modifiée.

L'on se demande enfin, en présence de cette protestation, pourquoi le chemin de fer d'Engelberg, s'il attachait tant d'importance à la suppression d'une concurrence selon lui malsaine et qui sera plus sensible encore avec une exploitation seulement temporaire, pourquoi il ne s'est pas décidé à enchérir ce chemin de fer sur route, d'autant plus, qu'étant donné le bas prix de

l'adjudication, il l'aurait eu pour une somme qui, comparée aux 180,000 francs offerts autrefois pour ce chemin de fer, n'eût pas été un si grand sacrifice.

Par ces motifs, nous vous proposons de ne pas donner suite à la requête du chemin de fer d'Engelberg, et, conformément à la proposition du Tribunal fédéral, en même temps que d'accord avec l'article 6, dernier alinéa, des conditions de l'enchère, d'accorder au nouveau concessionnaire l'autorisation de restreindre, le cas échéant, l'exploitation aux mois d'été.

Dans l'intérêt d'une prompt solution de cette affaire, nous n'avons pas cru devoir demander au gouvernement de Nidwald un préavis particulier sur le transfert de la concession, du moment que cette autorité s'était déjà prononcée vis-à-vis du Tribunal fédéral en faveur des deux modifications dont il s'agit, et que le contrat concernant l'utilisation des voies publiques conclu entre le gouvernement et les concessionnaires primitifs le 12 avril 1893, est d'après les conditions de l'enchère (article 6) expressément obligatoire pour l'acquéreur.

Nous ne ferons pas d'autre remarque sur le projet d'arrêté fédéral que nous vous soumettons ci-après, si ce n'est que, comparée à la rédaction adoptée en son temps pour le chemin de fer Brienz-Rothhorn, la clause de renonciation a été un peu étendue, en ce sens qu'en cas de renonciation l'acquéreur est tenu, dans un délai raisonnable, de démolir le chemin de fer et de remettre la route en bon état.

La disposition sous chiffre I, 3, a été adoptée déjà à diverses reprises, lors des transferts de concession.

En terminant, nous nous permettons d'attirer votre attention sur la fin de la lettre du Tribunal fédéral, où il insiste sur l'importance d'opérer dans la présente session encore ce transfert de concession, afin de charger le plus tôt possible l'acquéreur de l'exploitation et de la responsabilité de cette entreprise.

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

Berne, le 21 juin 1900.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

HAUSER.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

concernant

le transfert et la modification de la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Stansstad à Stans.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la lettre du tribunal fédéral, du 7/9 juin 1900 ;

vu le message du Conseil fédéral du 21 juin 1900 ;

arrête :

I. La concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique de Stansstad à Stans¹ accordée le 24 juin 1892 à MM. *Bucher* et *Durrer* à Kägiswil pour le compte d'une société par actions à constituer, et reprise par la société par actions du chemin de fer électrique Stansstad-Stans constituée les 28 mars et 23 mai 1893 est transférée de la société en liquidation à M. *F. J. Bucher-Durrer* à Lucerne, avec les modifications et nouvelles conditions suivantes :

1. Jusqu'à la fin de 1904, le nouveau concessionnaire a le droit de renoncer à la concession, de cesser l'exploitation et de démolir le chemin de fer. Une déclaration à ce sujet doit être présentée au Conseil fédéral avant la fin de l'année. Si le con-

¹ *Recueil officiel des Chemins de fer*, nouv. série XII, 98.

cessionnaire fait usage de cette autorisation, il doit dans le délai de trois mois après la cessation de l'exploitation, démolir le chemin de fer se trouvant sur la voie publique et remettre la route en bon état (comme le prescrit le contrat entre le Conseil d'Etat du canton d'Unterwald-le-bas et les concessionnaires primitifs, du 12 avril 1893).

2. Si le concessionnaire ne démolit pas le chemin de fer et continue de l'exploiter, il est autorisé à en restreindre l'exploitation aux mois d'été.

3. Les comptes et la statistique du chemin de fer doivent être conformes non seulement aux dispositions légales en général, mais encore aux prescriptions spéciales des autorités fédérales sur la forme des comptes et de la statistique.

II. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Arrêté du Conseil fédéral

concernant

les pays et circonscriptions qui doivent être considérés comme contaminés de peste (*Smyrne en Asie mineure*).

(Du 25 juin 1900.)

Le Conseil fédéral suisse,

en application de l'article 49 de l'ordonnance du 30 décembre 1899*), concernant les mesures protectrices à prendre contre le choléra et la peste en ce qui concerne les entreprises de transport et le service des voyageurs, des bagages et des marchandises;

pour faire suite aux arrêtés du Conseil fédéral concernant les pays et circonscriptions qui doivent être considérés comme contaminés de peste, des 20 février, 6 mars, 11 mai et 5 juin 1900;

sur la proposition de son Département de l'Intérieur,

arrête :

Article 1^{er}. A teneur des rapports officiels parvenus au Conseil fédéral, le *port et la ville de Smyrne, en Asie mineure*, doivent être considérés comme infectés de peste.

Sont, en conséquence, applicables aux provenances de cette circonscription les dispositions des articles 33 à 35 (surveil-

* Voir *Recueil officiel*, nouvelle série, tome XVII, page 710.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le transfert et la modification de la concession d'un chemin de fer électrique de Stansstad à Stans. (Du 21 juin 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.06.1900
Date	
Data	
Seite	385-396
Page	
Pagina	
Ref. No	10 074 192

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.