

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE.



VIII. ANNÉE. VOLUME II.

N^o 64.

SAMEDI, 6 DÉCEMBRE 1856.

Abonnement par année (franc de port dans toute la Suisse): 4 francs.

*Preis d'insertion: 15 cent. la ligne. — Les insertions doivent être transmises franco à l'expédition
Imprimerie et expédition de RODOLPHE JENNI, à BERN.*

Acte de concession pour le chemin de fer d'Ajoie.

(Du 19 Juillet 1856.)

Le Comité du chemin de fer d'Ajoie,

au nom de la société des actionnaires du district de Porrentruy,

Vu la demande en concession d'une section de chemin de fer sur le territoire français entre Montbéliard et Delle devant servir à relier le chemin de fer du Doubs à la Suisse et à l'Allemagne;

Vu le danger imminent pour le Jura bernois, de voir cette section se prolonger sur le sol français le long de sa frontière et ne pénétrer en Suisse que dans les gares même de Bâle;

Vu la constitution tant des communes que du district de Porrentruy en société d'actionnaires pour une section de chemin de fer depuis Delle, frontière du district et Porrentruy;

Considérant que les études préliminaires de cette ligne sont faites et qu'une statistique de rendement assure son avenir;

prend la liberté de solliciter du Gouvernement et par son entremise bienveillante, des autorités supérieures cantonale et fédérale, la concession suivante:

Art. 1. La Société du chemin de fer d'Ajoie s'engage à construire une section du chemin de fer, à partir de la frontière de France, entre Delle et Boncourt jusqu'à Porrentruy sur une distance de 11,550 mètres, servant à relier le chemin de fer de la vallée du Doubs au Jura bernois.

Art. 2. La Société s'engage à établir le chemin de fer concessionné, d'après les règles de l'art, à le mettre dans un état d'exploitation régulière et bien organisée et à l'entretenir dans cet état pendant toute la durée de la concession.

Art. 3. La Société a son domicile à Porrentruy, chef-lieu du district.

Art. 4. La durée de la concession pour l'exploitation du chemin de fer aux risques et périls de la Société, est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, lesquelles courront dès l'ouverture et l'exploitation réelle de la ligne entière jusqu'à ses points extrêmes désignés à l'article premier, mais pas plus tard qu'à dater du premier Mai 1858.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat prévu par l'article 34 ci-après.

Art. 5. La construction du chemin de fer, faisant l'objet de la présente concession, est reconnue entreprise d'utilité publique. En conséquence la Société sera investie de tous les droits que les lois et les réglemens confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat.

La loi fédérale du 1. Mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique est applicable à l'établissement et à l'entretien de ce chemin de fer.

Le droit qu'a la Société d'exiger la cession du terrain s'étend :

- a. Au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien du chemin de fer avec fondation à double voie et fossés latéraux, ainsi qu'aux modifications et entrecroisements nécessaires;
- b. à l'espace nécessaire à l'extraction et aux dépôts de terre, sable, gravier, pierres et de tous les matériaux indispensables tant pour le chemin de fer, que pour les communications à établir entre le chemin de fer et les ateliers de construction;
- c. au terrain qu'exigeront les constructions nécessaires, telles qu'abords, aqueducs, embarcadères, stations, baraques, réservoirs d'eau et magasins d'approvisionnement;
- d. à l'établissement et à la modification des routes, chemins et aqueducs, auxquels la Société peut être astreinte par suite de la construction du chemin de fer et en vertu du cahier des charges.

Art. 6. La Société est tenue, au plus tard 18 mois après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, de commencer les travaux de terrassement du chemin de fer, et de fournir en même temps la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires à l'exécution de l'entreprise, au Conseil exécutif qui statuera sur leur mérite, faute de quoi la concession sera censée révoquée à l'expiration de ce délai.

Art. 7. Le chemin de fer sera achevé et mis en exploitation régulière dans quatre ans, à dater du jour de la ratification de la concession par l'autorité fédérale.

S'il n'est pas satisfait à cet engagement à l'expiration du terme

ci-dessus, le Grand-Conseil fixera, en ayant égard aux circonstances, le délai définitif, qui lui paraîtra convenable.

Art. 8. Les travaux ne pourront être commencés avant que la Société n'ait soumis les plans à l'approbation du Gouvernement, et elle ne pourra s'en écarter qu'après une nouvelle approbation de cette autorité.

Les ouvriers du Canton seront employés de préférence aux travaux de la ligne.

Art. 9. Les traversées, les passages souterrains, les coulisses, tout changement aux routes, aux chemins, aux ponts, aux rivières, aux ruisseaux, aux canaux, aux fossés d'écoulement, aux aqueducs, tuyaux de fontaine et tous les frais en résultant seront supportés par la société, sans dommage et sans nouvelle charge pour les propriétaires ou les communautés intéressés; des plans de ces travaux seront soumis à la sanction du Conseil exécutif.

En cas de contestation sur la nécessité et l'extension des constructions de ce genre, le Conseil exécutif décide en dernier ressort.

Art. 10. Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, chemins ou tuyaux de fontaine croisant le chemin de fer, la Société ne pourra réclamer d'indemnité pour atteinte portée à sa propriété. En outre, elle supportera, à elle seule, tous les frais résultant de la construction de nouvelles baraques de gardes et de l'établissement des gardes nécessités par ces modifications.

La Société ne pourra réclamer de dommages-intérêts à raison des interruptions que pourraient apporter dans le service les réparations nécessaires aux routes, chemins, ouvrages d'irrigation, tuyaux de fontaine etc., traversant le chemin de fer.

La nécessité de ces réparations constatée, elles ne pourront avoir lieu sur les points en contact avec le chemin de fer, que sous la direction des ingénieurs de la Société et l'administration fera promptement droit aux demandes qui lui seront faites à cet égard.

Art. 11. Pendant la construction, la Société prendra ses mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et qu'il ne soit point causé de dommages aux propriétés et aux bâtiments. Elle sera tenue à indemnité pour ceux qui sont inévitables.

Des clôtures suffisantes seront établies le long de la voie pour la sûreté publique, ainsi que toutes mesures jugées nécessaires par le Gouvernement.

Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique, en général de quelque intérêt scientifique, tels que les fossiles, les pétrifications, les monnaies, médailles etc., qui seraient mis à jour par les travaux de construction, seront la propriété du cabinet d'histoire naturelle du collège de Porrentruy.

Art. 12. La Société se réserve la faculté de ne construire le chemin qu'à une simple voie.

Art. 13. Elle se soumettra à toutes les dispositions qui seront décrétées par l'autorité fédérale pour assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique. (Art. 12 de la loi.)

Art. 14. Le chemin de fer ne sera livré à la circulation, ni mis en exploitation que sur l'autorisation du Gouvernement ensuite de l'examen et réception de ses délégués.

Art. 15. Le chemin de fer achevé, la Société en fera lever, à ses frais, un plan de délimitation et un plan cadastral, avec le concours des intéressés. Elle fera faire, d'accord avec les délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, traversées et autres ouvrages établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel d'exploitation. Des expéditions authentiques de ces documents, auxquels sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et du matériel servant à son exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales.

Les statuts définitifs de la Société, sanctionnés par le Conseil exécutif, seront aussi déposés dans ces dernières.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer seront mentionnés dans ces documents.

Art. 16. Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers seront constamment maintenus en bon état, et le Gouvernement pourra en tout temps les faire visiter et prendre de son chef les mesures de sûreté nécessaires aux frais de la Société.

Art. 17. Les locomotives seront construites d'après les meilleurs modèles et satisferont à toutes les conditions de sûreté requises.

Il en sera de même de la construction des waggons pour les voyageurs dont il sera établi trois classes.

1. classe: couverts, garnis, dos et sièges rembourrés, fermant à glaces;

2. classe: couverts, sièges rembourrés, fermant à glaces;

3. classe: couverts, sièges rembourrés, fermant à carreaux de vitre.

Art. 18. La Société s'engage à établir un service suffisant moyennant deux convois au moins de voyageurs par jour. Ces convois auront des waggons en suffisance des trois catégories et ils devront s'arrêter à toutes les stations.

Art. 19. Le maximum du tarif pour le transport des personnes et des marchandises sera fixé comme suit:

Tarif.

PERSONNES.	PAR KILOMÈTRE.	PAR LIEUE.
Waggon de 1. classe . . .	fr. 0,104	fr. 0,50
" " 2. classe . . .	" 0,073	" 0,35
" " 3. classe . . .	" 0,052	" 0,25

Les enfants au-dessous de 10 ans paient, dans toutes les places, la moitié du prix ci-dessus.

La Société s'engage à réduire de vingt pour cent la taxe ci-dessus pour les billets valables pour l'aller et le retour le même jour. Elle accordera un plus fort rabais pour des billets d'abonnement personnel pour un usage régulier d'au moins trois mois.

BÉTAIL.	PAR KILOMÈTRE.	PAR LIEUE.
Chevaux et mulets . . .	fr. 0,167	fr. 0,80
Bœufs, vaches et taureaux .	" 0,083	" 0,40
Veaux, porcs, chiens, moutons et chèvres . . .	" 0,031	" 0,15

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport de troupeaux remplissant au moins un waggon.

Marchandises.

Il sera établi, pour les marchandises, quatre classes, dont la première (classe supérieure,) ne paiera pas plus de fr. 0,167 par tonne et par kilomètre, (fr. 0,04 par lieue et par quintal) et l'inférieure plus de fr. 0,104 par tonne et par kilomètre (fr. 0,025 par lieue et par quintal).

Voitures.

Les voitures paieront de fr. 0,25 à fr. 0,32 par kilomètre (fr. 1,20 à fr. 1,536 par lieue.)

Art. 20. Les marchandises de toute espèce transportées avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront une taxe de fr. 0,333 par tonne et par kilomètre (fr. 0,08 par quintal et par lieue.)

Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, paiera fr. 0,50 par tonne et par kilomètre (fr. 0,12 par quintal et par lieue.)

Le bétail et les voitures, transportés avec la vitesse des trains de voyageurs, paient 40% en sus de la taxe ordinaire (art. 19.)

L'argent est tarifé proportionnellement à la valeur à raison de fr. 0,0083 pour mille francs et par kilomètre (fr. 0,04 par lieue.)

Le minimum du poids est de 25 kilogrammes ($\frac{1}{2}$ quintal,) celui de la valeur de fr. 500 et celui de la distance deux kilomètres (demi-lieue,) une fraction de kilomètre (demi-lieue,) paie la taxe entière.

Le minimum de la taxe d'un objet ne peut être inférieur à fr. 0,40.

Les envois de 25 kilogrammes (50 livres) et au-dessous sont réputés marchandises accélérées.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas 25 kilogrammes (50 livres) qui voyagent avec leurs porteurs, sont exempts de frais de transport, le surplus est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 21. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer dépasse le 10 %, les taxes ci-dessus seront révisées et subiront une réduction proportionnelle.

Art. 22. La vitesse moyenne des trains de voyageurs sera d'au moins 30 kilomètres (6 lieues) par heure.

Les marchandises assujétiées à la taxe réduite devront être expédiées dans les deux fois vingt-quatre heures après leur remise à la station du chemin de fer; mais si l'expéditeur prolonge ce terme, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les transports de marchandises accélérées seront expédiés par le premier train de voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant son départ.

La Société se réserve le droit d'arrêter sur le service de transport des règlements détaillés, qui seront soumis à la sanction du Gouvernement.

Art. 23. Les marchandises dont le transport est confié à l'Administration du chemin de fer, seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station en station.

L'Administration prendra, dans les stations principales, les dispositions nécessaires, pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires; elle soumettra à l'approbation du Gouvernement le tarif des taxes à prélever à cet effet.

Un tarif, aussi soumis à l'approbation du Gouvernement, réglera le prix du transport des voyageurs et de leurs bagages aux embarcadères et depuis les débarcadères.

Art. 24. Les taxes sont uniformes partout et pour chacun; l'Administration n'accorde à personne des avantages qu'elle n'accorderait pas à d'autres dans des circonstances analogues.

Pour le transport des céréales, le prix en sera réduit à 5 centimes par tonne et par kilomètre (0,01 $\frac{2}{10}$ par quintal et par lieue) chaque fois que le prix moyen de l'hectolitre de blé, dans le Canton de Berne atteindra fr. 22 (fr. 33 l'émine) et que le Gouvernement en aura fait la déclaration à la Compagnie.

Art. 25. Tout changement apporté au tarif, ou aux règlements de transport sera porté à la connaissance du public. Les changements de tarif seront publiés au moins quinze jours avant leur mise en vigueur.

Si la Société juge à propos d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises. Cependant cette disposition n'est pas applicable aux trains de plaisir, ni aux faveurs exceptionnelles, qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Art. 26. La Société se conformera à l'art. 8 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852 sur la régie des postes, moyennant jouir du droit d'établir des services d'omnibus et des communications entre les stations et les localités situées à l'écart jusqu'à quinze kilomètres (3 lieues) de la voie ferrée avec la réduction du droit de concession prévue par le règlement du 28 Novembre 1851 sur les concessions postales.

Art. 27. La Société s'oblige, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires, pour la moitié de la plus basse taxe, les militaires au service fédéral ou cantonal, ainsi que le matériel de guerre fédéral ou cantonal. Le transport de corps considérables au service fédéral et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires.

Toutefois la Confédération, ou le Canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté pour le transport de poudre et de munitions et répondra de tous les dommages, hors le cas de faute de la part de l'Administration, ou de ses employés.

Art. 28. La police intérieure de la voie, des gares et autres bâtiments destinés à son exploitation appartient à la Société. La force publique peut y entrer pour le maintien de l'ordre. Des règlements, approuvés par le Gouvernement, règlent ce service, et les employés de police et les gardes de la voie prêtent serment.

Art. 29. La Société se prêtera à la jonction des lignes d'autres Compagnies avec la sienne d'après le mode le plus convenable et sans qu'elle modifie ses tarifs au détriment des lignes incidentes.

Art. 30. La Société, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales, ou communales, soit pour le chemin de fer, soit pour les embarcadères, matériel d'exploitation et autres accessoires qui en dépendent.

Ne sont point comprises dans cette exemption les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie. Les employés qui habitent le Canton, ainsi que les bâtiments et immeubles situés en dehors du chemin de fer, sont soumis, comme les autres, à l'impôt.

Art. 31. Outre les conducteurs de locomotives et machinistes, que la loi fédérale dispense du service militaire, seront encore exempts de l'obligation du service personnel, sauf l'approbation des autorités fédérales, les conducteurs de trains, les gardes et les autres employés du chemin de fer pendant la durée de leur emploi.

Art. 32. Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer d'Ajoie, seront francs des droits d'entrée fédéraux.

Les fabriques suisses qui livreront ces objets seront dispensées des droits d'entrée fédéraux pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

Cette disposition n'est applicable que pendant dix ans, à dater du moment où la concession fédérale aura été accordée. (Art. 3 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852.)

Art. 33. S'il est accordé des concessions pour le prolongement de la ligne, la Société aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les entreprises rivales; s'il survenait des oppositions, le Conseil exécutif statuera sur leur mérite.

Art. 34. La Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements à l'expiration de la 30., 45., 60., 75., 90. et 99. année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Société en aura été avisée 5 ans à l'avance. (Art. 4.)

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal arbitral.

Art. 35. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes sont appliquées:

- a. dans le cas de rachat, à l'expiration de la 30., 45. ou 60. année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net, pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75. année, il sera payé 22 1/2 fois et à l'expiration de la 90. année, vingt fois la valeur du produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital d'établissement primitif.

Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

- b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99. année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.
- c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront également vidées par arbitrage.

Art. 36. Toutes les lois fédérales sont pleinement applicables à l'entreprise, à moins que le contraire ne soit formellement exprimé dans la présente convention.

Art. 37. La Société concessionnaire ne pourra se fusionner avec une autre entreprise ou céder à une autre Compagnie la ligne concessionnée, sans l'autorisation du Grand-Conseil.

Art. 38. Comme garantie de l'accomplissement des obligations imposées par la présente convention, le Comité, au nom de la Société qui sera constituée, déposera, six mois après la ratification de la concession par l'autorité fédérale, un cautionnement de vingt-cinq-mille francs, en espèces ou en papiers; dans le premier cas, le Gouvernement en paiera l'intérêt au 3⁰/₀.

Ce cautionnement sera restitué à la Société dès qu'elle aura prouvé qu'elle a dépensé le quadruple de sa valeur pour l'établissement du chemin de fer.

Art. 39. Toutes les contestations qui pourraient s'élever au sujet des clauses, charges et conditions de cette concession seront jugées définitivement par un tribunal d'arbitres.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées; celle restant est sur-arbitre du tribunal arbitral.

Porrentruy, le 10 Juillet 1856.

*Au nom de la Société des actionnaires
du chemin de fer d'Ajoie,*
Le fondé de pouvoir du Comité :
J. CHOFFAT, ancien préfet.

Berne, le 19 Juillet 1856.

*Au nom de la Direction des
Dessèchements et Chemins de fer :*
S A H L I.

Sanction.

LE CONSEIL EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,
vu le décret du Grand-Conseil, en date du 26 Juin 1856,
approuvé la concession ci-dessus.

Berne, le 22 Juillet 1856.

Au nom du Conseil exécutif,
Le Président :
(L.S.) ED. BLÜESCH.
Le Secrétaire d'Etat :
L. KURZ.

Acte de concession pour le chemin de fer, d'Ajoie. (Du 19 Juillet 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	64
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1856
Date	
Data	
Seite	647-655
Page	
Pagina	
Ref. No	10 057 284

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.