

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer funiculaire de la  
Neuveville à St-Pierre, à Fribourg.

(Du 16 mars 1896.)

---

Monsieur le président et messieurs.

Par requête du 8 avril 1895, MM. *P. Blancpain*, propriétaire de la brasserie du Cardinal, à Fribourg, *E. Strub*, ingénieur, à Interlaken, et *E. Lommel*, ingénieur, à Berne, sollicitent la concession d'un chemin de fer funiculaire du quartier de la Neuveville au quartier de *St-Pierre*, à *Fribourg*.

D'après le rapport général joint à cette requête, le funiculaire projeté facilitera les communications entre les quartiers de la Neuveville et St-Pierre, ainsi qu'avec les parties supérieures de la ville situées 65 mètres plus haut que la Neuveville. Le trajet actuel par l'escalier en bois de 365 marches est très pénible et fatigant, tandis qu'à l'aide du funiculaire la population industrielle de la ville basse pourra en quelques minutes franchir cet espace et gagner la gare.

La ligne prend naissance à la rue Grandfontaine et conduit en droite ligne vers la rue de St-Pierre à proximité du futur bâtiment de la poste. Dans le voisinage de la station inférieure se trouvent d'importants établissements industriels qui, par suite de l'insuffisance des moyens de communication avec la ville haute, ne peuvent se développer; le funiculaire projeté est nécessaire pour

favoriser le développement et la prospérité de ces établissements, ainsi que de la ville basse tout entière. Il faut aussi considérer que 300 ouvriers environ occupés dans la ville haute demeurent à la Neuveville et y retournent pour le repas de midi. Le fait de devoir journellement gravir un escalier de 365 marches, dont la propreté laisse à désirer, est nuisible à la santé et présente de grands inconvénients. L'exécution du funiculaire projeté devient de jour en jour plus urgente, le centre de la ville se déplaçant vers l'ouest, grâce au nouveau bâtiment de la poste et aux tramways urbains en perspective. Etant en communication avec ces derniers, le funiculaire faciliterait toujours plus les rapports entre la ville haute et la ville basse.

Il résulte du rapport technique que la longueur du funiculaire est de 131 m., la différence de niveau de 62 m. avec une pente uniforme de 49 ‰. La voie longe en ligne droite et presque parallèlement l'escalier en bois de Grandfontaine. Un tablier métallique à poutrelles pleines sous forme de pont est logé du haut jusqu'au bas de la ligne sur le sol escarpé, en rocher, et forme la base de la voie. La superstructure se fera à simple voie, à l'exception d'un évitement au milieu de la ligne. La ligne est destinée au transport de personnes, bagages et marchandises qui s'effectuera par deux voitures à voyageurs, dont chacune contiendra 2 coupés à 16 places pour personnes assises et un compartiment pour 14 personnes debout et des marchandises.

Comme force motrice, on a prévu le contre-poids de l'eau; le trop plein d'une grande fontaine, ainsi qu'une prise d'eau de réserve de la ville fourniront le nécessaire.

Le devis estimatif sommaire est établi comme suit :

|   |                     |
|---|---------------------|
| 1. Constitution du capital, rédaction du projet . . . . . | fr. 6,000           |
| 2. Acquisition de terrain . . . . .                       | » —                 |
| 3. Infrastructure . . . . .                               | » 33,000            |
| 4. Superstructure. . . . .                                | » 7,500             |
| 5. Bâtiment . . . . .                                     | » 8,000             |
| 6. Installations mécaniques . . . . .                     | » 6,500             |
| 7. Matériel roulant . . . . .                             | » 21,000            |
| 8. Mobilier et ustensiles . . . . .                       | » 1,000             |
| 9. Imprévu et divers . . . . .                            | » 2,000             |
|   | <hr/>               |
|   | Ensemble fr. 85,000 |

ou 610,688 francs par km. de la voie ferrée.

Le calcul de rendement prévoit :

## 1. Recettes

|  |            |
|--|------------|
| a. du transport des voyageurs . . . . .    | fr. 14,000 |
| b. du transport des bagages . . . . .      | » 1,500    |
| c. du transport des marchandises . . . . . | » 3,000    |

Ensemble fr. 18,500

2. Dépenses d'exploitation y compris l'alimentation  
des fonds de réserve et de renouvellement .

» 12,000

Excédent fr. 6,500

ce qui correspond à un intérêt de 7,6 % du capital d'établissement.

Le gouvernement du canton de Fribourg, auquel la demande de concession a été transmise pour préavis, a déclaré par office du 11/17 décembre 1895 recommander l'octroi de la concession, les postulants s'étant engagés formellement, à la date du 28 novembre 1895, à établir le funiculaire de façon qu'il n'entravera en aucune manière le débouché, sur le square des Places, de la route projetée dite « des Alpes » et à accepter la responsabilité entière de tous les travaux qu'il y aurait à faire pour dégager l'emplacement nécessaire à la construction de la route selon le plan établi en 1894 et qui a servi de base à leurs travaux.

Les négociations réglementaires ont eu lieu le 6 février 1896. Il en est résulté l'adhésion de tous les intéressés au projet d'arrêté dont la teneur suit.

Ce projet contient les dispositions habituelles des concessions pour chemins de fer funiculaires et il ne nous suggère en conséquence que peu d'observations.

A l'article 16, le représentant du gouvernement cantonal désirait que l'on fixât pour le transport des voyageurs une taxe unique, soit 10 centimes pour la montée, comme pour la descente, tandis que les requérants ont cru d'abord devoir maintenir celle de 15 centimes pour la montée, eu égard aux difficultés de se procurer le capital nécessaire pour l'entreprise ; ils déclarèrent toutefois être disposés à admettre plus tard la taxe unifiée, lorsque les recettes de l'exploitation le permettront. Cette déclaration a satisfait le représentant du gouvernement.

Au 2<sup>m</sup>e alinéa du même article, nous n'avons pas inséré l'obligation de délivrer des billets à demi-taxe pour les enfants âgés de moins de dix ans. Nous avons admis que cette disposition serait

difficile à appliquer sur une ligne où les billets sont délivrés dans la voiture ; elle n'a du reste, jusqu'ici, pas été insérée dans les concessions d'entreprises du même genre. La limite d'âge pour le transport gratuit des enfants a été, par contre, portée de 3 ans à 4. Les requérants se sont en outre obligés, pour les abonnements, à réduire encore la taxe pour les enfants ; ce point sera réglé d'une manière définitive lorsqu'il s'agira d'établir les prescriptions de tarif et de les approuver.

Quant aux bagages, la taxe a été fixée par colis et non d'après le poids, ce qui simplifie beaucoup le service.

Nous vous recommandons l'adoption du projet d'arrêté ci-après et vous présentons, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 16 mars 1896.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération :*

A. LACHENAL.

*Le chancelier de la Confédération :*

RINGIER.

---

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer funiculaire  
de la Neuveville à St-Pierre à Fribourg.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de MM. P. Blancpain, brasserie du Cardinal à Fribourg et consorts, du 8 avril 1895 ;

vu le message du Conseil fédéral du 16 mars 1896,

*arrête :*

Il est accordé à MM. P. Blancpain, brasserie du Cardinal à Fribourg, E. Strub, ingénieur à Interlaken, et E. Lommel, ingénieur à Berne, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer funiculaire du quartier de la Neuveville au quartier de St-Pierre, à Fribourg, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1<sup>er</sup>. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La 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 Fribourg.

Art. 4. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 12 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 d'une année à partir du commencement des travaux.

Art. 7. L'exécution de la construction du chemin de fer, ainsi que des installations nécessaires à l'exploitation, ne pourra avoir lieu que sur la base de plans 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 nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit comme funiculaire.

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 de Fribourg et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir, aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter, en tout temps, toutes les parties de la voie, des stations et du matériel, en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaire.

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. La compagnie se charge en première ligne du transport des voyageurs et de leurs bagages. Les marchandises ne seront transportées qu'en tant que le système d'exploitation le permet. La société n'est pas tenue de transporter du bétail.

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. D'une manière générale la compagnie a la faculté de fixer le nombre des trains journaliers et leur horaire. Néanmoins tous les projets y relatifs, se rapportant à des trains réguliers, seront soumis au département des chemins de fer 15 jours avant l'époque fixée pour leur exécution et ils ne pourront être exécutés avant d'avoir été approuvés.

La vitesse des trains sera fixée par le conseil fédéral avant l'ouverture de l'exploitation.

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

Art. 16. Pour le transport des voyageurs la compagnie est autorisée à percevoir une taxe de 15 centimes pour la montée et de 10 centimes pour la descente.

Les enfants au-dessous de quatre ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement.

La compagnie est tenue de délivrer des billets d'abonnement à prix réduits.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 5 kg. de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans la voiture.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 10 centimes par pièce.

Les marchandises admises au transport paieront une taxe maximum de 5 centimes par 100 kilogrammes.

Le poids sera calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 17. Les chiffres de taxes établis par l'article 16 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les mar-

chandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises 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 cela.

Art. 18. On établira des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 19. Tous les règlements et les 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. 20. 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 peuvent pas 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. 21. 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. 22. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du canton de Fribourg si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées.

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1915, et à partir de ce moment, à une époque quelconque. 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 pensions 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 1930, 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 1930 au 1<sup>er</sup> mai 1945, à 22 1/2 fois et, du 1<sup>er</sup> mai 1945 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 des frais d'établissement et 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. 23. Dans le cas où le canton de Fribourg aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins, en tout temps, la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 22, et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération, avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la compagnie concessionnaire aurait dû la lui céder.

Art. 24. 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 funiculaire de la Neuveville à St-Pierre, à Fribourg. (Du 16 mars 1896.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1896             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 13               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 25.03.1896       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 221-229          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 072 315       |

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.