

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer de Laupen à Flamatt ou à Thörishaus par Neueneegg et de Laupen à Gümmenen (chemin de fer de la vallée de la Singine).

(Du 17 juin 1898.)

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 4 mai écoulé, les communes municipales de Laupen, Neueneegg et Diki demandent une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Laupen à Flamatt ou à Thörishaus par Neueneegg et de Laupen à Gümmenen.

Le rapport général, joint réglementairement à la demande, dit que, le tracé définitif de la ligne directe de Berne à Neuchâtel ne tenant pas compte des intérêts de la vallée de la Singine, les populations de Laupen, de Neueneegg et des communes avoisinantes réclament impérieusement une jonction par voie ferrée avec la gare de Flamatt ou de Thörishaus en amont et avec la future station de Gümmenen en aval.

La ligne locale Gümmenen-Laupen-Flamatt ou Thörishaus suivrait en général la route cantonale qui court le long du thalweg de la Sarine et de la Singine ; elle aurait toutefois son propre corps de voie, qui, dans ce pays plat, n'exigerait que de

faibles terrassements. Seuls les raccordements à Flamatt et à Gümmenen nécessiteront des rampes de 30 ‰, les deux stations s'élevant à 12 ou 15 mètres au-dessus du thalweg.

Le projet prévoit les stations suivantes.

1. Laupen, à l'ouest de la ville au bord de la Singine.
2. Neueneegg, à l'ouest du village entre la Sandgasse et la rue principale.
3. Au raccordement à Thörishaus, il faudrait établir une station de signaux au-dessus du village avant d'entrer dans la voie du Jura-Simplon. Cette station servirait en même temps de halte pour les voyageurs.

Les requérants ont l'intention de ne construire pour le moment que la jonction en amont et d'attendre, pour celle en aval, que la ligne directe Berne-Neuchâtel soit en exploitation.

Les longueurs des sections projetées seraient :

1. Laupen-Flamatt, de 7.4 kilomètres, dont 6.2 km. sur territoire bernois et 0.9 km. sur territoire fribourgeois ;
2. Laupen-Thörishaus, de 10.4 km. en entier sur territoire bernois ;
3. Laupen-Gümmenen, de 4.5 km. en entier sur territoire bernois.

Le rapport technique dit que le choix entre Flamatt et Thörishaus comme point de raccordement avec la ligne du Jura-Simplon dépend encore d'études plus exactes des deux variantes, des conditions de raccordement que feront les administrations du Jura-Simplon et du Central et principalement aussi de la participation financière de la commune de Neueneegg et du village de Thörishaus, d'une part, et du village de Flamatt, du canton de Fribourg et du Jura-Simplon, d'autre part.

La ligne sera à une seule voie avec écartement normal des rails. Ce n'est qu'après des études plus approfondies qu'on pourra décider si l'on appliquera la traction à vapeur ou l'électricité. Pour le moment, les calculs sont basés sur le système de locomotives à vapeur.

Le rayon minimum est de 150 mètres ; la pente maximum, de 30 ‰, mais seulement dans le raccordement avec la gare de Flamatt ; partout ailleurs, les rampes ne dépassent pas 15 ‰.

Les frais d'exploitation sont estimés, par comparaison avec les lignes analogues Morges-Bière, Frauenfeld-Wyl, Yverdon-Ste-Croix, Langenthal-Huttwyl et Huttwyl-Wolhusen, à 4700

francs par kilomètre et par an, soit donc pour 7 km. à 32,900 francs.

Les recettes d'exploitation sont basées sur les mêmes calculs comparatifs et cotées à 5700 francs par km. et par an, soit donc pour 7 km. à 39,900 francs.

Le devis sommaire de la ligne Laupen-Flamatt est établi ainsi qu'il suit.

I. Etablissement de la ligne et installations fixes.

	Par km. Fr.	Total. Fr.
A. Organisation et administration	3,000	21,300
B. Intérêts du capital de construction	2,000	14,200
C. Expropriations	10,000	71,000
D. Construction de la ligne.		
1. Infrastructure	20,000	142,000
2. Superstructure	16,000	113,600
3. Bâtiments et installations méca- niques des stations	5,000	35,500
4. Télégraphe, signaux, raccorde- ments et divers	2,000	14,200
II. Matériel roulant	12,000	85,200
III. Mobilier et ustensiles	1,000	7,100
		<hr/>
		504,100
Imprévu 10 %		50,400
		<hr/>
	Total	554,500

soit 78,000 francs par kilomètre.

D'après son office du 18 mai dernier, le gouvernement bernois ne soulève aucune objection contre ce projet ; il en est de même du conseil d'Etat du canton de Fribourg dans son office du 26 du même mois.

La conférence réglementaire a eu lieu le 14 courant, et toutes les parties ont adhéré au projet d'arrêté ci-après. Celui-ci renferme entièrement les conditions usuelles pour les chemins de fer normaux. Les taxes correspondent aux prix ordinaires. A l'article 15 seulement, les taxes des voyageurs sont élevées de 7 et 5 centimes à 10 et 7 centimes. Cette augmentation est justifiée par le parcours restreint de la ligne, et elle

a déjà été admise plusieurs fois dans des cas semblables, tels par exemple que pour les lignes Langenthal-Huttwyl, Huttwyl-Wolhusen, Ramsei-Sumiswald-Huttwyl, etc.

Nous vous recommandons donc d'adopter le projet d'arrêté ci-après.

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

Berne, le 17 juin 1898.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

R U F F Y

Le chancelier de la Confédération :

R I N G I E R.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Laupen à Flamatt ou à Thörishaus par Neueneegg et de Laupen à Gümmenen (chemin de fer de la vallée de la Singine).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande des communes municipales de Laupen, Neueneegg et Dicki, du 4 mai 1898;

vu le message du Conseil fédéral du 17 juin 1898,

arrête :

Il est accordé aux communes municipales de Laupen, Neueneegg et Dicki, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de *Laupen à Flamatt* ou à *Thörishaus* par *Neueneegg* et de *Laupen à Gümmenen*, 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-vingts ans à dater du jour du présent arrêté.

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

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 douze 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, pour la première section Laupen-Neuenegg-Flamatt ou Thörishaus et, après douze autres mois, ceux pour la seconde section Laupen-Gümmenen.

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 dix-huit mois à partir du commencement des travaux.

Art. 6^{bis}. Si le délai pour l'une des sections n'est pas respecté, la concession est annulée pour cette section seulement et non pour l'autre.

Art. 7. 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 sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à une seule voie avec écartement normal des rails.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique et qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton sur le territoire duquel ils auront été découverts 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 nécessaires et en leur accordant l'usage gratuit d'un local convenable.

Art 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la compagnie du chemin de fer 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 quatre 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 est tenue de 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, tous les trains de voyageurs auront des voitures de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dit mixtes pourront seuls circuler sans voitures de première classe.

La compagnie devra toujours faire en sorte que toutes les personnes réclamant des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des sièges. Des voitures à voyageurs seront ajoutées aux trains de marchandises, si le Conseil fédéral l'exige.

Art. 15. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs, des taxes, dont le maximum est fixé, par kilomètre de la voie ferrée, ainsi qu'il suit :

dans les voitures de 2 ^m e	classe,	10	centimes.
»	»	»	3 ^m e
»	»	»	7

Les taxes pour les voyageurs transportés par trains de marchandises seront, de 20 % au moins, inférieures à celles ci-dessus.

Les enfants au-dessous de trois ans, qui n'occuperont pas un siège à part, seront transportés gratuitement dans toutes les classes de voitures; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes 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 cinq centimes par cent kilogrammes et par kilomètre.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé, par tête et par kilomètre, ainsi qu'il suit :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira, pour les marchandises, des classes, dont la plus élevée ne paiera pas plus de deux centimes et la plus basse pas plus d'un centime 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, devront être taxées aussi bas que possible.

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 du bétail ou des marchandises seront transportées en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs emportent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination sont exemptes de taxes, pourvu qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. 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.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et surtout lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire, à titre provisoire, un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

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

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement d'après des conditions à convenir avec le Conseil fédéral.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité 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 à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre sont 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 taxes fixées par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de celle-ci au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie, et l'on ne doit, en règle générale, prélever aucune taxe spéciale pour cela. 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 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. 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'assurance. 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 dispositions particulières à établir 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 Berne et de Fribourg 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 de 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 état. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où les fonds de renouvellement et de réserve ne suffiraient 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^{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, 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 le canton 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 26, et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération, avec les mêmes droits et les mêmes obligations auxquels la compagnie concessionnaire aurait dû la céder au canton.

Art. 28. 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 de Laupen à Flamatt ou à Thörishaus par Neuenegg et de Laupen à Gümmenen (chemin de fer de la vallée de la Singine). (Du 17 juin 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1898
Date	
Data	
Seite	433-443
Page	
Pagina	
Ref. No	10 073 310

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.