

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant
la concession pour un chemin de fer à rail central
d'Interlaken à la Heimwehfluh.

(Du 16 décembre 1876.)

Monsieur le Président et Messieurs,

L'exemple du vélocipède a donné, il y a quelques années, à un ingénieur américain, M. Crew, l'idée de construire un chemin de fer à un seul rail. Il a exécuté cette idée de la manière suivante :

On place les unes à côté des autres, sur leur angle, un certain nombre de planches d'un pouce d'épaisseur, et on les relie solidement ensemble; des deux côtés, les planches extérieures sont assujetties à des traverses de bois éloignées de 4 à 8 pieds les unes des autres. En graduant régulièrement la hauteur de ces planchers, on obtient pour le corps tout entier la forme d'un prisme; aussi l'inventeur a-t-il baptisé son chemin de fer du nom de « prismoïde ». Le rail est fixé à l'angle supérieur du prisme. Pour empêcher la locomotive et les wagons, qui courent sur ce rail, de verser, on se sert de rouleaux placés en dessous du matériel roulant et qui se meuvent sur les parois latérales du prisme. Les traverses qui portent le corps prismoïde reposent, suivant la configuration du terrain, tantôt sur le sol, tantôt sur des supports de bois, élevés de 12 pieds et plus au-dessus du sol.

Ce système se recommande par les avantages suivants : bon marché de la construction et de l'entretien (le corps de la voie étant au-dessus du sol, et des courbes à très-petit rayon étant admissibles, le tracé peut se plier à la configuration du terrain, et il n'est besoin, pour ainsi dire, d'aucun terrassement); grande force de résistance aux influences de la température; absence de danger pour les hommes et les animaux, à cause de la position élevée du corps de la voie, et par suite grande sécurité de l'exploitation; impossibilité presque absolue de déraillements : plus le train se meut rapidement, plus la marche est tranquille, comme avec le vélo-pède. La ligne passant au-dessus des routes qu'elle rencontre, il y a besoin d'un nombre moins grand de garde-voie, etc.

Le premier chemin de fer de ce genre a été ouvert en 1872, près d'Opolika (Alabama); il a environ un mille anglais de long et marche à traction de chevaux. Il y a environ 2 ans, l'inventeur a établi à Philadelphie un chemin de fer circulaire modèle, avec courbes de $37\frac{1}{2}$ pieds de rayon; le Consul général de la Confédération suisse à Washington, M. John Hitz, qui en a fait usage, en dit beaucoup de bien dans son rapport du 16 avril 1874. A la même époque, la ville d'Atlanta en Georgie a décidé de remplacer un chemin de fer projeté à voie étroite par un chemin de fer prismoïde.

Or, on veut faire aussi en Suisse un essai avec ce système, un peu modifié sur certains points. Il s'est formé un Comité dans le but de relier la gare d'Interlaken avec la Heimwehfluh et le débarcadère du lac de Brienz avec l'hôtel du Giesbach, au moyen de chemins de fer dits à rail central. Une demande de concession est déposée pour le premier de ces projets.

La Heimwehfluh est à 115 mètres au-dessus d'Interlaken; la distance en ligne droite et horizontale est d'environ 800 mètres, comptés depuis la gare. Pour atteindre cette hauteur, la ligne se développe sur une longueur de 2100 mètres; à mi-route, il y aura rebroussement à angle aigu, et depuis là jusqu'à la station terminale (environ 600 mètres), on appliquera la pente maximum de 7 %, tandis que jusqu'au rebroussement, c'est-à-dire jusqu'à la route de Wilderswyl, une pente de 2 à 6 % suffit.

Les frais sont évalués à 70—100,000 francs par kilomètre.

Les modifications les plus importantes que l'on a fait subir au système américain sont les suivantes :

Le corps de la voie, au lieu de se composer d'un prisme de bois, consiste en une poutre de fer non interrompue formée de deux plaques de tôle réunies à leur sommet par un U de fer et armées d'équerres à leur base. Le rail central, qui est d'acier, est vissé

sur l'U de fer supérieur. Les rouleaux latéraux se meuvent sur des rails de fer tournés vers l'extérieur. Ce corps de voie repose sur des poteaux de fer formés de rails de chemins de fer dont les extrémités inférieures sont supportées par des pierres bétonnées ou, si la nature du terrain le permet, fixées directement dans le rocher; afin d'éviter les dérangements, on place de temps en temps des appareils de tension. Les locomotives et les voitures sont construites de façon que le centre de gravité soit le plus bas possible par rapport au rail central; on y parvient en plaçant deux chaudières, l'une à gauche l'autre à droite du prisme, et en voûtant en forme de selle les planchers des voitures afin d'y faire entrer la partie supérieure des roues.

On ignore encore si la construction, telle qu'elle est prévue par les dessins présentés, sera absolument bonne et suffisamment solide; toutefois, le système lui-même ne peut faire naître aucune appréhension; quant aux détails de la construction, ce n'est pas maintenant qu'il y a lieu de s'en occuper, mais seulement lors de l'examen et de l'approbation des plans.

Quant aux conditions de la concession, nous pouvons nous borner à un petit nombre d'observations.

Le chemin de fer projeté n'est destiné qu'au transport des voyageurs.

Les dispositions exceptionnelles proposées à l'art 12 au sujet du nombre des trains obligatoires, de la vitesse des trains et des classes de wagons sont en général imitées des règles en vigueur pour les chemins de fer de l'Uetliberg et du Rigi; elles résultent du caractère même de la ligne, qui est à la fois un chemin de fer de montagne et de luxe. Ce même caractère motive le point de vue auquel nous nous sommes placés en ce qui concerne les taxes, qui du reste ne sont pas plus élevées que celles du chemin de fer du Rigi et des chemins de fer de touristes dans l'Oberland bernois (pour la montée).

Nous vous recommandons l'adoption du projet d'arrêté ci-après, et nous saisissons, Monsieur le Président et Messieurs, cette occasion pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 16 décembre 1876.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :
 WELTI.

Le Chancelier de la Confédération :
 SCHIESS.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer à rail central d'Interlaken
à la Heimwehfluh.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 30 novembre 1876, de M. le Conseiller national Seiler, à Interlaken, en sa qualité de fondé de pouvoirs du Comité d'initiative;

vu le message du Conseil fédéral du 16 décembre 1876,

arrête:

Il est accordé au Comité de fondation constitué dans le but de construire ce chemin de fer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de la gare d'Interlaken à la Heimwehfluh, à construire suivant le système à rail central, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1^{er}. 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, en tant qu'elles sont applicables au système mentionné plus haut.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1^{er} janvier 1877.

Art. 3. Le siège de la Société est à Interlaken.

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 6 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 avant le 1^{er} août 1877.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1^{er} mai 1878.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, 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 suivant le système mentionné dans le préambule.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique 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 ont été 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 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 chemin de fer ne servira qu'au transport des voyageurs.

Le nombre des trains journaliers et leur répartition seront fixés d'après les besoins du mouvement des voyageurs, d'une part, et de la capacité de transport du chemin de fer, d'autre part.

La Compagnie est tenue, depuis le commencement jusqu'à la fin de la saison des touristes, d'organiser chaque jour au moins un train dans chaque direction.

La vitesse est fixée par la Compagnie, selon les moyens d'exploitation, avec l'approbation du Conseil fédéral.

Provisoirement, le transport des voyageurs n'est effectué qu'au moyen de wagons de 1^{re} classe. La Compagnie est autorisée à introduire des wagons d'autres classes et à fixer les taxes pour ces classes, avec l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport d'une extrémité à l'autre de la ligne, une taxe de 2 francs par personne.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Art. 15. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 16. Les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 17. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, 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. 18. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès sur tous les points de la ligne et dans les bâtiments.

Art. 19. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton de Berne si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1^{er} mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société 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 des 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 à la Confédération ou au Canton de Berne dans un état parfaitement satisfaisant. 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 1918, 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 Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1^{er} mai 1918 au 1^{er} mai 1933, à 22 $\frac{1}{2}$ fois, et du 1^{er} mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, 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 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'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation 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. 20. Dans le cas où le Canton de Berne 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'art. 19, et le Canton de Berne est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 21. 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 la haute Assemblée fédérale concernant
des crédits supplémentaires pour 1876.

(Du 16 décembre 1876.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous demander les crédits supplémentaires suivants pour l'année courante :

Chapitre deuxième.

Frais généraux d'administration.

D. Chancellerie fédérale . . . fr. 38,500

1. *Personnel.*

f. *Calligraphe, commis, copistes* fr. 1,700

Ensuite du décès d'un traducteur, qui n'a pas été remplacé, la Chancellerie fédérale a dû faire exécuter à domicile divers travaux, dont la rémunération est prise sur cette rubrique. Le surplus de dépenses de ce chef se retrouve sur une économie du crédit alloué pour traductions.

A reporter fr. 1,700

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la concession pour un chemin de fer à rail central d'Interlaken à la Heimwehfluh. (Du 16 décembre 1876.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1876
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	56
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.12.1876
Date	
Data	
Seite	855-863
Page	
Pagina	
Ref. No	10 064 407

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.