

# FEUILLE FEDERALE SUISSE

LVI<sup>e</sup> année. Vol. II. N° 16

20 avril 1904.

---

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

la concession d'un chemin de fer à voie étroite (en partie à crémaillère) de Göschenen à Andermatt (chemin de fer des Schöllenen).

(Du 7 avril 1904).

Monsieur le président et messieurs,

Vous avez accordé par arrêté fédéral du 5 avril 1895 (*Recueil des chemins de fer* XIII, 343) à M. J. Glaser, ingénieur à Berne, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Göschenen à Andermatt (chemin de fer des Schöllenen). Cette concession, modifiée le 24 juin 1896 (*Recueil des chemins de fer* XIV, 205) et renouvelée le 23 décembre 1896 (*Recueil des chemins de fer*, XIV, 250), est périmée depuis le 23 décembre 1902 faute d'utilisation du délai fixé pour la présentation des documents réglementaires (*Recueil des chemins de fer* XVIII, 298).

Par requête du 28 janvier 1903, MM. Hürlimann, architecte à Brunnen, et consorts ont sollicité l'octroi d'une concession pour un chemin de fer à voie étroite (en partie à crémaillère) de Göschenen à Andermatt (chemin de fer des Schöllenen). En date du 14 février de l'année courante, MM. Rothacher & C<sup>ie</sup>, à St-Imier, et consorts se sont mis, eux aussi, sur les rangs pour obtenir la même concession.

Les projets soumis par les deux consortiums ne présentent que de minimes différences de tracé. Ultérieurement d'ailleurs, tous les requérants-concessionnaires se sont entendus pour adopter le projet Hürlimann, ce dont fait foi un contrat, joint au dossier, conclu entre ces deux consortiums le 3 juin 1903.

Nous n'avons donc à nous occuper que de la demande de concession Hürlimann et consorts.

Le rapport général se base sur le fait que, dans ces dernières années, Andermatt a pris un essor considérable comme centre des fortifications du Gothard et comme séjour d'étrangers.

La route d'Andermatt à Göschenen, soit la route universellement connue du défilé des Schöllenen par le trou d'Uri, est l'artère la plus fréquentée du massif du Gothard. Pour desservir ce trafic intense, il est désirable d'établir un chemin de fer, lequel pourrait utiliser, pour son exploitation, les forces hydrauliques de la Reuss. Quant à une profanation des beautés du défilé, on ne saurait sérieusement en parler, puisque, actuellement déjà, c'est sur la route des Schöllenen, une vraie procession de voitures, omnibus, camions, etc. Le projet, tel qu'il se présente, veille à ce que la ligne s'adapte au terrain et soit peu apparente, sans toutefois masquer la vue qu'elle offre.

Le vif intérêt économique porté par Andermatt et toute la vallée d'Urseren à la création d'un chemin de fer, a déjà fait éclore maint projet de voie ferrée. Malheureusement aucun n'a été exécuté.

Ces circonstances ont amené les requérants-concessionnaires à élaborer un nouveau projet et à solliciter une concession.

D'après le rapport technique, la ligne a son point d'origine à Göschenen devant l'extrémité sud de la gare du Gothard et son point terminus à Andermatt entre les écuries de l'hôtel Bellevue et le premier contour de la route de l'Oberalp ou bien directement en face, du côté droit de la route, devant le terrain de l'autorité militaire. La gare de Göschenen et le passage inférieur de la route vis-à-vis du portail du tunnel du Gothard une fois dépassés, la ligne suit jusqu'au Pont du Diable la rive gauche de la Reuss. Elle traverse par un tunnel le rocher qui s'avance en éperon près du Pont du Diable, puis franchit en viaduc la Reuss au sortir du tunnel. Arrivée sur

le plateau d'Andermatt, elle suit la route, en général avec une pente de 0,8 ‰, et sur un court espace, de 2,4 ‰. Au tournant de route près du km. 1,075 et à sa hauteur même (1244,6 m.), il est prévu une voie d'évitement et une halte; de même au km. 2,9 pour les besoins du transport-marchandises de l'administration militaire fédérale. Sur tout son parcours de 3,9 km., la ligne est établie sans contre-rampes; 2,5 km. sont à crémaillère et 1,3 km. à simple adhérence. La pente maximale du tronçon à crémaillère est de 14 ‰ environ; celle du tronçon à simple adhérence de 2,4 ‰ environ. La gare de Göschenen est située à une altitude de 1,109 m. et celle d'Andermatt à 1,444 m., soit une différence de niveau de 335 m. Il est prévu, eu égard aux difficultés que les parois de rochers abruptes opposent au développement de la ligne, un rayon de courbes unique d'environ 60 m., lequel n'offre pas de difficultés aux voitures-automotrices et aux voitures-remorques à quatre essieux, étant donné qu'elles rouleront sur chariots conducteurs.

Le système mixte adopté, soit la crémaillère et la simple adhérence, affirmé l'exposé, est celui qui convient le mieux, vu que de Göschenen au trou d'Uri la pente à vaincre est de 12 ‰, tandis que depuis ce dernier point jusqu'à Andermatt, la ligne est presque en palier. Comme système de traction, on prévoit la traction électrique; cependant les réquerants n'excluent pas l'éventualité de la traction par la vapeur, attendu qu'ils projettent, au cas où la justification financière rencontrerait des difficultés, de recourir provisoirement à ce système, comme exigeant moins de capital d'établissement.

Le trafic escompté, la traction électrique prévue en première ligne ainsi que la perspective d'un prolongement ultérieur de la ligne ont rendu nécessaire de projeter la voie à 1 mètre de largeur. Les trains seront généralement composés d'une voiture-automotrice pour 40 personnes, avec compartiment à bagages, et d'une voiture-remorque de la même capacité ou en lieu et place de cette dernière d'un wagon-marchandises de 5000 kg. de charge utile. Les voitures sont à coupés, de II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> classes, et ont une largeur extrême de 2,2 m. Le poids brut des automotrices sera d'environ 17,500 kg.; celui des voitures-remorque pour voyageurs de 7,500 kg.; celui d'un wagon-marchandises enfin de 8,000 kg. De la sorte, le poids brut maximum d'un train sera de 25,000 kg.

En choisissant le courant alternatif, l'énergie nécessaire pour propulser ce train est de 126 HP sur le tronçon à crémaillère et de 60 HP sur le tronçon à adhérence, en admettant une vitesse de 9 km. à l'heure sur le premier tronçon et de 18 km. sur le second. De la sorte, le trajet prendrait 25 minutes en comptant une minute d'arrêt à chacune des haltes.

Aux deux voies d'évitement, il est prévu des stations transformatrices. Le système usuel de conduites à contact n'est pas bien approprié aux conditions de la ligne, tant au point de vue de l'esthétique qu'à celui du danger des avalanches. On étudie donc un système s'adaptant mieux aux circonstances.

Le devis estimatif sommaire, dans lequel sont comparés les frais d'établissement pour la traction électrique et pour la traction à la vapeur, prévoit les principaux postes suivants :

	Vapeur. Electricité.	
	Fr.	Fr.
1. Administration générale et Direction des Travaux . . . . .	25,000	25,000
2. Service d'intérêts du capital de construction . . . . .	30,000	30,000
3. Expropriations . . . . .	25,000	25,000
4. Infrastructure complète, y compris le ballastage, les installations protectrices, les routes d'accès et les déplacements de routes . . . . .	480,000	480,000
5. Superstructure, y compris les aiguilles, les rails, d'une hauteur de 10 cm. et d'un poids de 20,6 kg. par m. . . . .	180,000	180,000
6. Bâtiments : station d'Andermatt, perron couvert à Göschenen, deux water-closets près des voies d'évitement, deux remises. . . . .	60,000	60,000
7. Télégraphes, signaux, indicateurs de la voie . . . . .	6,000	6,000
A reporter	806,000	806,000

		Vapeur.	Electricité.
		Fr.	Fr.
8. Matériel roulant :	Report	806,000	806,000
<i>Vapeur :</i>			
4 locomotives . . . . .	140,000		
6 voitures à voyageurs . . . . .	72,000		
2 wagons à marchandises couverts et 2 découverts . . . . .	18,000		
Matériel de réserve . . . . .	2,000		
	Report	232,000	
<i>Electricité :</i>			
4 automotrices . . . . .	128,000		
4 voitures-remorque . . . . .	36,000		
4 wagons-marchandises . . . . .	18,000		
1 wagon-montage . . . . .	1,500		
Matériel de réserve . . . . .	2,000		
			185,500
9. Installation électrique :			
a. Conduite à haute tension . . . . .	19,000		
b. Station transformatrice . . . . .	36,000		
c. Ligne de contact . . . . .	42,000		
d. Eclissage des joints . . . . .	5,000		
e. Matériel de réserve . . . . .	3,000		
			105,000
10. Mobilier et ustensiles . . . . .		5,000	5,000
11. Imprévu . . . . .		73,500	73,500
	Total	1,116,500	1,175,000

soit par kilomètre de voie ferrée 279,125 francs pour la vapeur et 293,750 francs pour l'électricité.

L'installation électrique ne serait ainsi que de 58,500 francs plus chère que l'installation à vapeur. Ce chiffre s'abaisserait même à 40,500 francs si c'était le fournisseur d'énergie et non la compagnie du chemin de fer qui construisait la ligne à haute tension.

Dans son préavis du 12 juin 1903, le Conseil exécutif du canton d'Uri fait savoir que la commune de Göschenen propose de repousser la demande de concession, en se basant

sur le préjudice que l'octroi de la concession porterait aux intérêts de Göschenen, séjour d'étrangers. L'assemblée communale de la corporation d'Urseren (qui comprend les communes d'Andermatt, Hospenthal et Realp) ainsi que les communes d'Andermatt et de Hospenthal, individuellement, saluent par contre avec plaisir l'établissement d'un chemin de fer des Schöllenen, lequel, estiment-elles, fait un pressant besoin pour créer une meilleure communication avec la ligne du Gothard.

Le gouvernement cantonal, de son côté, ne fait pas opposition à l'octroi de la concession, mais présente les demandes suivantes :

1. Les taxes de transport seront réduites de 40 % en faveur de la population indigène.

2. Le siège de la Société sera à Andermatt.

3. La ligne sera, si possible, exploitée aussi en hiver, avec deux trains au moins dans chaque sens.

Le Conseil exécutif se déclare prêt à contribuer aux frais de déblaiement des neiges sur la ligne, à condition que les recettes annuelles du chemin de fer ne donnent pas un rendement de 5 % ou plus pour le capital-actions et que le canton soit libéré de l'obligation de tenir la route des Schöllenen ouverte. Si la ligne n'est pas ouverte à l'exploitation durant l'hiver, la compagnie devra effectuer, à ses frais, de façon appropriée, le transport des personnes, des bagages et des envois postaux. De toute façon, les conditions d'établissement de la ligne doivent être telles que son exploitation durant l'hiver puisse s'effectuer sans grandes difficultés. La question intéresse, en effet, non seulement les trois communes d'Andermatt, d'Hospenthal et de Realp mais encore les fortifications et la place d'armes.

4. Au surplus, les conditions figurant dans la concession octroyée, le 5 avril 1895, à M. l'ingénieur Glauser et périmée depuis lors doivent être réinscrites dans la nouvelle concession, pour autant qu'elles ont conservé leur raison d'être.

5. Il est expressément demandé et réservé que l'établissement de la ligne ne rende pas plus difficile ou impossible l'exploitation du gravier de route qui se pratique jusqu'ici au Kalkfelsen, près de l'ancienne église d'Andermatt. C'est, en effet, le seul endroit d'où l'on puisse, pour un grand tronçon

de la route cantonale, extraire un bon gravier pour entretien de routes.

La conférence réglementaire a eu lieu à Berne le 19 juin 1903. Elle ne réussit pas à amener une entente sur tous les points. Nous traiterons les divergences qui s'y manifestèrent en passant en revue, ci-après, divers articles du projet de concession qui nous suggèrent les observations suivantes :

Le Département des Chemins de fer avait reproduit à l'article 7 la disposition suivante empruntée à la concession du 5 avril 1885 :

« La Compagnie est tenue d'établir à ses propres frais, sur la ligne, les constructions ou autres organisations qui pourraient être nécessaires dans l'intérêt de la défense du pays. En ce qui concerne les constructions de toute nature situées sur le terrain précédant les ouvrages de fortification, le droit de les démolir sans indemnité en cas de guerre est réservé ».

Les requérants-concessionnaires ont demandé la radiation de la deuxième phrase de cette disposition, faisant valoir qu'elle allait à l'encontre des dispositions de l'article 24 de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872 et de l'article 215 de l'organisation militaire du 13 novembre 1874, qui garantissent aux administrations de chemins de fer une indemnité dans le cas où leur propriété serait utilisée à des fins militaires. Nous ne tenons pas cette argumentation pour décisive. En effet, il s'agit d'un chemin de fer à construire dans le domaine des fortifications existantes, chemin de fer dont on pourrait sans inconvénient refuser la concession pour motifs militaires. Veut-on, par égard pour la contrée intéressée, ne pas aller aussi loin, l'intérêt du pays exige que l'on mette pour condition à la concession qu'il n'y ait aucune indemnité à payer pour la suppression, en cas de guerre, des installations préjudiciables à la défense nationale.

A l'article 14, le projet du Département des Chemins de fer contenait, sur la demande du Gouvernement d'Uri, l'obligation d'introduire un service d'hiver restreint. Cette obligation était consacrée par la disposition suivante :

« Durant la période allant de novembre à avril, il circulera deux trains au moins par jour dans chaque sens, si les circonstances ne mettent pas à cette circulation des difficultés spéciales. »

Les représentants des requérants-concessionnaires déclarèrent ne pouvoir accepter cette disposition et préférer renoncer

à la concession. Ils refusèrent de même leur adhésion à la proposition modificative des représentants du gouvernement d'Uri consistant à prévoir la circulation, si possible, de deux trains quotidiens en novembre et avril.

Ultérieurement, les autorités communales intéressées, soit le conseil corporatif d'Urseren, le conseil communal d'Andermatt et celui de Hospenthal adressèrent une requête au Département des Chemins de fer dans laquelle ils déclarèrent n'insister pour l'introduction d'un service d'hiver que si l'entreprise donnait un rendement de 5 %. Ces autorités invoquaient expressément à cette occasion l'article 23 de la concession Glaser modifiée par arrêté fédéral du 24 juin 1896 (*Recueil des chemins de fer XIV*, 205).

Dans sa requête du 26 novembre 1903, le gouvernement cantonal s'est rallié à cette déclaration, mais maintient sa demande que deux trains au moins circulent quotidiennement dans chaque sens en avril et novembre.

Il ne doit, à notre avis, pas être donné suite à cette demande du gouvernement cantonal. Non seulement les requérants-concessionnaires ont déclaré vouloir renoncer à la concession si cette condition était maintenue, mais encore il est clair que les communes se sont placées à ce point de vue dans leur dernière requête: plutôt un chemin de fer d'été que point de chemin de fer. C'est pourquoi leur requête parle de « l'obstacle » que la décision du gouvernement cantonal pourrait constituer pour la réalisation du projet. Si donc la contrée directement intéressée n'insiste pas pour l'introduction immédiate d'un service d'hiver, même restreint, et se déclare satisfaite si l'on reproduit la teneur de la concession précédente modifiée, les autorités fédérales n'ont aucun motif de formuler de plus amples prétentions, au risque d'amener les requérants à retirer leur demande de concession. Nous nous permettons à cet égard de renvoyer à l'article 29 du projet aux termes duquel le Conseil fédéral décidera, dans le cas où durant trois années consécutives, l'entreprise réaliserait un produit net dépassant le 5 %, si et dans quelles mesures les taxes doivent être abaissées ou le service d'hiver introduit. Une entente ne peut-elle intervenir à cet égard entre le Conseil fédéral et la compagnie, la décision appartiendra à l'Assemblée fédérale.

Nous avons, en conséquence, éliminé du projet de concession l'ancien alinéa 2 de l'article 14, les vœux de la contrée



intéressée étant suffisamment sauvegardés par le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 29.

Une autre divergence concerne l'obligation de la compagnie de contribuer aux frais de déblaiement des neiges sur la route. La concession Glaser, modifiée par arrêté fédéral du 24 juin 1896, contenait, à cet égard, la disposition suivante à son article 12.

« Si le besoin s'en fait sentir, la compagnie est tenue, à la demande du Conseil fédéral, de prendre, à ses frais des mesures convenables pour transporter aussi pendant l'interruption de l'exploitation les personnes, les bagages et les envois postaux. La compagnie devra, dans ce cas subvenir à 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> des frais de l'ouverture de la route (déblaiement des neiges). Si elle ne parvient pas à s'entendre à ce sujet avec le gouvernement d'Uri, le Conseil fédéral tranchera le différend. »

Cette disposition avait été reprise dans le projet élaboré par le Département des Chemins de fer mais a rencontré l'opposition décidée des requérants-concessionnaires, lesquels ont invoqué le fait que le canton d'Uri reçoit annuellement de la Confédération, pour tenir les routes ouvertes à la circulation, une somme de 80,000 francs, c'est-à-dire plus qu'il ne paie jamais pour l'entretien des routes dans tout le canton. Nous nous rallions à cette manière de voir et avons en conséquence éliminé la disposition en question du projet de concession.

Eu égard au résultat financier très favorable que fait prévoir le calcul de rendement, soit la répartition d'un dividende de 6,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, le Département des Chemins de fer avait, dans son projet, diminué de  $\frac{1}{3}$  toutes les taxes proposées par les requérants-concessionnaires.

La délégation du gouvernement cantonal a toutefois déclaré donner son adhésion aux taxes plus élevées que désiraient les requérants-concessionnaires, à cette exception près que, pour la II<sup>me</sup> classe, la taxe de fr. 2. 50 soit substituée à celle de 3 francs. Cette adhésion était subordonnée à la réserve que la concession maintiendrait l'obligation du service d'hiver et d'une contribution aux frais de déblaiement des neiges. Mais cette double obligation a été repoussée catégoriquement et à plusieurs reprises par les requérants-concessionnaires.

Prenant en considération le fait avancé par les requérants-concessionnaires, à savoir que M. Glaser, même avec des taxes supérieures, n'a pu parvenir à la justification financière

de la ligne, nous avons admis, dans le projet de concession, les taxes demandées par les requérants-concessionnaires, mais avec la modification sus-mentionnée (substitution, pour la II<sup>me</sup> classe, de la taxe de fr. 2.50 à celle de 3 francs).

On peut, sans scrupule, admettre ces taxes supérieures, attendu que l'article 29 prévoit une diminution des dites taxes, ou aussi l'introduction du service d'hiver, si l'entreprise donne durant 3 années consécutives un produit net dépassant le 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, tandis que la clause usuelle ne prescrit cette diminution des taxes que si le produit net de l'entreprise dépasse le 6<sup>o</sup>/<sub>o</sub>.

Nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après et saisissons cette occasion, monsieur le président et messieurs, de vous présenter l'assurance renouvelée de notre haute considération.

Berne, le 7 avril 1904.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*

COMTESSE.

*Le chancelier de la Confédération,*

RINGIER.

---

Projet

## Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer à voie étroite  
(en partie à crémaillère) de Göschenen à Andermatt  
(chemin de fer des Schöllenen).

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de MM. Hürlimann, architecte à Brunnen, et consorts, du 28 janvier 1903;

vu la demande de MM. Rothacher et C<sup>ie</sup>, à St-Imier, et consorts, du 14 février 1903;

vu le contrat intervenu entre ces deux consortiums le 3 juin 1903;

vu le message du Conseil fédéral du 7 avril 1904,

*arrête :*

Il est accordé à MM. *Hürlimann*, architecte à Brunnen, *Gustave Müller*, *Adelrich Meyer*, *Tobias Furrer* et *C. Camenzind*, à Andermatt, *Stucki*, ingénieur à Worb, *Gribi*, *Hasler* et C<sup>ie</sup> à Berthoud, *R. Zschokke*, ingénieur à Wengen, et *Glaser*, ingénieur à Lucerne, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite (en partie à crémaillère) de *Göschenen* à *Andermatt* aux conditions stipulées dans les articles ci-après.

Art. 1<sup>er</sup>. 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.

Ce chemin de fer est considéré comme secondaire, au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

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 Andermatt.

Art. 4. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou du 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 statuts de la société et les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront être commencés dans un délai de six mois à partir de l'approbation des plans.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de vingt-quatre mois à partir du commencement des travaux.

Art. 7. Aucun travail de construction de la ligne et des dépendances nécessaires à son exploitation ne pourra être entrepris sans que les projets en aient été approuvés par le Conseil fédéral. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, à exiger qu'il y soit introduit les modifications jugées nécessaires pour la sûreté de l'exploitation.

La compagnie est tenue d'établir à ses propres frais, sur la ligne, les constructions et autres installations qui pourraient être nécessaires dans l'intérêt de la défense du pays. En ce qui concerne les constructions de toute nature situées sur le terrain précédant les ouvrages de fortifications, le droit de les démolir sans indemnité en cas de guerre est réservé.

Art. 8. La ligne sera construite à une seule voie, avec un mètre d'écartement des rails.

Elle sera à crémaillère, là où les pentes l'exigeront.

Elle sera exploitée au moyen de l'électricité; le Conseil fédéral pourra toutefois admettre aussi la traction à la vapeur.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique et qui seraient mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton d'Uri 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 surveiller la construction ou l'exploitation de la ligne, le moyen de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter, en tout temps, toutes les parties de la voie, des stations 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.

Il a de même le droit d'exiger que ceux des membres de l'administration qui remplissent, à titre temporaire ou permanent, le rôle de fonctionnaires ou d'employés, soient révoqués de ces fonctions, s'ils donnaient lieu, dans l'exercice desdites fonctions, à des plaintes fondées.

Art. 12. La compagnie se charge du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises. Elle n'est pas tenue de transporter du bétail.

Art. 13. La compagnie est tenue de se soumettre au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses. Les modifications jugées nécessaires ne pourront être introduites qu'avec l'autorisation du Conseil fédéral.

Art. 14. Le transport des voyageurs s'effectuera du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre, au moins sept fois par jour dans chaque sens.

Le Conseil fédéral déterminera la vitesse des trains.

Si le besoin s'en fait sentir, la compagnie est tenue, à la demande du Conseil fédéral, de pourvoir à ses propres frais et de façon appropriée, en cas d'interruption du trafic, au transport des voyageurs, des bagages et des envois postaux.

Art. 15. La compagnie établira, pour le transport des voyageurs, deux classes de voitures, dont le type devra être approuvé par le Conseil fédéral.

En règle générale, chaque train de voyageurs aura des voitures des deux classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle.

Art. 16. La compagnie peut percevoir, pour le transport des voyageurs, entre les stations terminus, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

en 2<sup>e</sup> classe fr. 2. 50.

» 3<sup>e</sup> » » 1. 50.

Dans les deux classes, les enfants au-dessous de quatre ans et n'occupant pas une place distincte sont transportés gratuitement; ceux de quatre à dix ans révolus paient demi-place. Le Conseil fédéral peut exiger que la limite d'âge pour les enfants ne payant que demi-place soit élevée selon les circonstances.

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

Elle est tenue de délivrer des billets d'abonnement à prix réduit à des conditions qui seront fixées d'accord avec le Conseil fédéral.

Sont réservées en faveur de la population indigène des taxes réduites que le Conseil fixera après avoir entendu la compagnie.

Art. 17. Les indigents seront transportés à moitié prix sur la présentation d'un certificat de l'autorité compétente. Sur l'ordre d'une autorité fédérale ou cantonale, les individus en état d'arrestation devront également être transportés par chemin de fer.

Le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 18. Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets puissent être placés dans la voiture sans incommoder les autres voyageurs.

Tous les autres bagages sont soumis à une taxe dont le maximum peut être fixé à 1,5 francs par 100 kilogrammes pour tout le parcours.

Avec le consentement du Conseil fédéral, un mode d'expédition, avec taxe uniforme, peut être adopté pour les bagages des voyageurs. Dans ce cas, la taxe est fixée par le Conseil fédéral.

Art. 19. Pour le transport des marchandises, il pourra être perçu une taxe maximale de 60 centimes par 100 kilogrammes pour tout le parcours.

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.

La taxe des marchandises transportées en grande vitesse pourra être majorée de 100 % de la taxe ordinaire.

Les matières premières nécessaires à l'industrie, aux métiers et à l'agriculture seront taxées aux prix les plus bas.

Art. 20. Pour le transport de métaux précieux, de numéraires et d'objets avec valeur déclarée, il sera perçu, pour une valeur de 1000 francs, une taxe maximum de 60 centimes pour tout le parcours.

Art. 21. Pour les stations intermédiaires, les taxes prévues aux articles 16, 18, 19 et 20 devront être calculées au prorata des longueurs de parcours.

Art. 22. Les produits agricoles, les produits industriels de provenance suisse, apportés par l'expéditeur, ainsi que les outils affectés à son usage personnel, seront transportés gratuitement jusqu'à concurrence du poids de 15 kilogrammes par des trains de voyageurs, et dans des wagons à part, à condition que l'expéditeur voyage dans le même train et reprenne ses colis immédiatement à l'arrivée à la gare de destination. L'excédent de poids est soumis à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 23. Dans les cas de calamités publiques, de cherté exceptionnelle des denrées alimentaires et du foin, la compagnie est tenue d'accorder momentanément pour le transport des céréales, de la farine, des légumes à cosses, des pommes de terre, du fourrage, etc., des réductions de taxes qui seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 24. La taxe minimum de transport pour les bagages et les envois de marchandises ne peut pas dépasser 40 centimes.

Art. 25. Les dispositions ci-dessus relatives aux taxes ne concernent que le transport d'une station à l'autre. Les marchandises doivent être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et enlevées par le destinataire à la station d'arrivée.

Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie et aucune taxe spéciale ne sera perçue pour ces opérations.

Art. 26. Les envois de moins de 20 kilogrammes, en grande et en petite vitesse, seront comptés pour 20 kilogrammes pleins et les envois de bagages de moins de 10 kilogrammes pour 10 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 d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le montant exact de la taxe, calculé conformément à ces prescriptions, n'est pas divisible par 5 et si le reste est d'au moins un centime, le chiffre est arrondi et porté au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 27. Des règlements et des tarifs spéciaux seront élaborés pour les détails du service de transport.

Art. 28. Tous les règlements et tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral au moins deux mois avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 29. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant cinq pour cent, le Conseil fédéral décidera si et dans quelle mesure il y a lieu d'abaisser les taxes ou d'introduire un service d'hiver. Si le Conseil fédéral et la compagnie ne parviennent pas à s'entendre à cet égard, 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. 30. 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. 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. 31. Les dispositions suivantes régleront l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou de la part du canton d'Uri si la Confédération n'en fait pas usage.



- 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<sup>er</sup> janvier de chaque année. Le concessionnaire devra être informé de la décision du rachat trois ans avant le moment où il sera effectué.
- b. Par suite du rachat, la Confédération 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 pension 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. Le prix de rachat, si le rachat s'effectue avant le 1<sup>er</sup> janvier 1940, sera égal à 25 fois la moyenne du produit net pendant les dix années civiles précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat aura été dénoncé à la compagnie; si le rachat s'effectue du 1<sup>er</sup> janvier 1940 au premier janvier 1955, à 22  $\frac{1}{2}$  fois et, du 1<sup>er</sup> janvier 1955 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, il ne sera pris en considération et porté en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation jointe à cette entreprise.

- 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 au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Dans 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 jugées par le Tribunal fédéral.

Art. 32. Dans le cas où le canton d'Uri 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 31, et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Confédération pouvait exiger de la compagnie concessionnaire.

Art. 33. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1904.

---

## Arrêté du Conseil fédéral

sur

le recours de Jacques Wolff, prêteur sur gages, à la Chaux-de-Fonds, concernant les prescriptions de police relatives au nantissement des objets mobiliers.

(Du 15 mars 1904.)

---

### *Le Conseil fédéral suisse,*

Vu le recours de Jacques Wolff, prêteur sur gages, à la Chaux-de-Fonds, concernant les prescriptions de police relatives au nantissement des effets mobiliers.

Sur le rapport de son Département de Justice et Police,

*Considérant :*

#### **A. En fait.**

##### I.

1. Par jugement du tribunal de police de la Chaux-de-Fonds, en date du 1<sup>er</sup> août 1903, Jacques Wolff, chef de la maison « Agence Wolf », banque de prêts sur gages à la Chaux-de-Fonds, a été condamné à une amende de 50 francs et aux frais du procès, en application des articles 13 et 15 de la loi neuchâteloise sur les prêteurs sur gages et les fripiers, du 15 février 1883.

L'article 13 de ladite loi a la teneur suivante : « Il est défendu aux prêteurs sur gages de prêter sur les objets mentionnés à

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du concernant la concession d'un chemin de fer à voie étroite (en partie à crémaillère) de Göschenen à Andermatt (chemin de fer des Schöllenen). (Du 7 avril 1904).**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.04.1904
Date	
Data	
Seite	625-643
Page	
Pagina	
Ref. No	10 075 830

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.