

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant
la concession d'un tramway de Boujean par Bienne
à Nidau.

(Du 28 juin 1875.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Il s'est constitué à Bienne une Compagnie de tramways dans le but « de procurer à la ville de Bienne et environs, par l'établissement d'un tramway Boujean-gare de Bienne-Nidau, une voie de communication à bon marché, d'utilité publique et désirable sous tous les rapports, et d'exploiter cette entreprise pour son propre compte ou par bail » (art. 1^{er} des statuts provisoires du 17 mai 1874).

Le tramway commence près du pont des écluses de Boujean, arrive de là par la route de Bienne, appartenant à l'Etat, au faubourg du Jura, traverse ensuite sur une longueur de 2650 pieds le territoire de la ville pour revenir de nouveau près de la porte de Pasquart (faubourg du Lac) sur le terrain de l'Etat. Puis il franchit de nouveau la route communale et, continuant à 10 pieds de distance du trottoir, arrive sur la place de la gare, sans altérer d'une manière quelconque le profil de la route dans son niveau. A partir de la gare de Bienne, le tramway conduit jusqu'au magasin de sel de Nidau, utilisant aussi, sur ce tronçon de 4500 pieds, la route de l'Etat.

La longueur totale du chemin est de 4,⁹⁰⁵ kilomètres. Il en tombe presque les trois quarts sur les routes de l'Etat. Suivant l'opinion de la Compagnie, il n'y a que peu d'expropriations nécessaires. Le capital nécessaire est évalué à fr. 200,000, répartis sur 2000 actions de fr. 100, qui doivent déjà être souscrites. Le prospectus évalue les recettes brutes annuelles à fr. 73,000 (dans la supposition que chaque jour 1000 personnes fassent la course à raison de 20 centimes).

Les frais d'exploitation sont estimés à . . . » 54,000

Il resterait ainsi un produit net de fr. 19,000

La Compagnie se bornerait pour le moment au transport des personnes et du bagage et ferait abstraction du service de marchandises et de camionnage. Au reste, elle ne s'est constituée que pour une durée de 25 ans et ne demande pas non plus la concession pour un temps plus long.

Le Conseil fédéral n'a plus eu à s'occuper de tramways depuis le 21 janvier 1863. Sans doute, dans la concession accordée à la Compagnie du Nord-Est pour la ligne Oerlikon-Bülach, il était question d'un embranchement sur Dielsdorf, à desservir par des chevaux; toutefois, la Compagnie concessionnaire s'est décidée enfin pour l'exploitation de toute la ligne par locomotives. A cette époque, il était question du tramway dont la concession avait été accordée par le Canton de Genève à MM. Burn & C^{ie} pour la construction et l'exploitation d'un tramway entre Genève et Carouge. Le Conseil fédéral, dans son message du 4 avril 1862, s'étant prononcé décidément en ce sens que les tramways tombent aussi sous le coup de la loi fédérale du 28 juillet 1852 et ayant dès lors répondu affirmativement et sans restriction à la question de savoir si la concession de ces chemins de fer est aussi soumise à la ratification fédérale, les Conseils crurent cependant devoir renvoyer l'affaire au Conseil fédéral, avec l'invitation d'examiner encore une fois la question d'une complète application de la loi sur les chemins de fer du 28 juillet 1852 à des entreprises de cette espèce en général, et spécialement les formes de l'arrêté de ratification à soumettre à l'Assemblée fédérale pour la concession, et de présenter à l'Assemblée fédérale, dans sa prochaine session, un rapport et une proposition (arrêté fédéral du 23 juillet 1862). Le Conseil fédéral satisfait à cette invitation par message du 26 décembre 1862, auquel il ajoutait en terminant :

« La régularisation des rapports juridiques des lignes à traction
« de chevaux vis-à-vis de la Confédération est différée jusqu'à ce
« qu'une expérience plus complète en cette matière rende possible

« une décision définitive. En attendant, le Conseil fédéral est chargé
 « d'appliquer provisoirement les dispositions de la loi fédérale sur
 « la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 28 juillet
 « 1852, à la ligne à traction de chevaux déjà établie entre Genève
 « et Carouge, ainsi qu'aux lignes de cette espèce qui seraient créées
 « dans l'intervalle, en ce sens que le Conseil fédéral serait autorisé
 « à apporter, en raison des circonstances, les modifications qui se-
 « raient reconnues opportunes et désirables. »

Les vues des deux Conseils étaient divergentes. Tandis que le Conseil des Etats et la Commission du Conseil national adhéraient à la proposition présentée, le Conseil national adopta, le 16 janvier 1863, la décision suivante: « La loi fédérale relative à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération, du 28 juillet 1852, n'est pas applicable au chemin de fer américain à traction de chevaux de Genève à Carouge. » Toutefois, on réussit à amener une entente des deux Conseils au moyen de l'arrêté fédéral suivant, portant la date du 28 janvier 1863 :!

« 1. Le Conseil fédéral est chargé de soumettre à un nouvel examen les rapports légaux des chemins de fer dits à traction de chevaux vis-à-vis de la législation fédérale, soit de la loi fédérale sur les chemins de fer et de la loi sur les postes, et de présenter des propositions définitives dans une des prochaines sessions des Conseils.

« 2. Les rapports légaux réglés par voie de correspondance entre le Conseil fédéral et l'entreprise de Genève à Carouge demeurent provisoirement en vigueur.

« 3. Le Conseil fédéral est en outre autorisé, sans préjudice de la question principale sur l'application définitive de l'une ou de l'autre loi, à régler provisoirement les rapports entre la Confédération et des entreprises de ce genre.

« 4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cet arrêté. »

Le 1^{er} juillet 1863, le Grand Conseil du Canton de Genève a accordé aux concessionnaires du chemin de fer à traction de chevaux Genève-Carouge une nouvelle concession pour l'établissement et l'exploitation d'un tramway de Genève à Chêne-Bougeries, Chêne-Thônex et Moillesulaz. Toutefois, l'institution des tramways américains ne s'est nulle part ailleurs introduite en Suisse, bien que le message du Conseil fédéral du 26 décembre 1862 eût prédit que, selon toute probabilité, les chemins de fer à traction de chevaux se propageraient en peu d'années en Suisse d'une manière notable, et bien que le rapport de la Commission du Conseil des Etats, du

12 janvier 1863, eût partagé cette opinion en disant qu'une partie du système actuel de routes, notamment entre les localités peuplées ou pour relier certaines contrées avec les chemins de fer à locomotives, se transformerait successivement en tramways.

On ne saurait guère faire un reproche au Conseil fédéral, dans cet état de choses, de n'avoir pas jugé opportun de se livrer à des études ultérieures et de présenter des propositions aux Chambres. Mais il en est autrement sous le régime de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872, et après que diverses demandes de concessions de tramways eurent été présentées. Nous vous soumettons en même temps une demande de MM. S. Philippart, à Paris, et A. Févat, à Genève, pour la concession d'une série de lignes dans la ville de Genève et dans ses environs. Les demandes suivantes sont annoncées :

1° de M. Ch. Schæck-Jaquet, ingénieur de Genève (concessionnaire des tramways de Vienne), pour diverses lignes dans le Canton de Genève ;

2° de MM. G. Denys, ingénieur, et L. de Roy, avocat et propriétaire, à Bruxelles, pour des tramways d'après le système belge, dans les villes de Berne et de Bâle.

Aucun des pétitionnaires ci-dessus mentionnés n'a du reste présenté jusqu'ici les documents nécessaires pour l'octroi de la concession.

L'Assemblée fédérale a, dans le temps, exprimé à plusieurs reprises son désir de savoir de quelle manière les affaires de droit concernant les chemins de fer à traction de chevaux sont réglées dans les autres pays, mais il paraît qu'à cette époque on n'a pas pu se procurer les matériaux nécessaires pour répondre à cette demande. Dans la prévision que quelques indications sur l'état actuel du droit relatif aux tramways, notamment dans les pays qui nous avoisinent, ne seront pas sans intérêt pour l'Assemblée fédérale, nous donnerons ici les notices suivantes :

La question principale, celle de savoir si les tramways doivent être assimilés en droit aux chemins de fer à locomotives ou si l'on doit les classer dans la catégorie des véhicules publics, est encore aujourd'hui un objet de controverse. Tandis que la *Grande-Bretagne* par sa loi (the Tramway act) du 9 août 1870, la *France* (en l'absence d'une loi spéciale jusqu'ici) par décret du Conseil d'Etat du 22 février 1872, et la *Belgique* dans un projet de loi présenté le 19 avril de cette année à la Chambre des représentants, conçoivent les tramways, pour autant que les conditions particulières le permettent, comme des œuvres d'utilité publique et les assimilent

aux chemins de fer ordinaires, la *Prusse* ne considère pas comme des chemins de fer, dans le sens strict du mot, les rails posés sur les voies publiques existantes et sur lesquels circulent des wagons trainés par des chevaux, et cela bien que la loi du 3 novembre 1838 sur les chemins de fer ne renferme pas de disposition qui en restreigne expressément la portée aux chemins de fer à locomotives. L'exploitation d'un tramway est au contraire traitée sur le même pied que celle des voitures publiques et se trouve réglée par les autorités de police locale.

Pour l'*Autriche*, c'est le décret impérial du 25 février 1859 qui fait règle; d'après ce décret, il ne sera pas, jusqu'à nouvel ordre, fait de lois spéciales pour accorder l'autorisation d'établir des chemins de fer à traction de chevaux; mais le Ministre du Commerce est autorisé, cas échéant, à accorder par voie d'essai des concessions pour des entreprises de ce genre, sans toutefois qu'il puisse être porté atteinte d'une façon quelconque aux droits privés, et par conséquent à l'exclusion de la faculté d'expropriation forcée. On doit prendre d'une manière absolue en considération les intérêts des communications publiques et l'on ne peut accorder aux essais de ce genre aucun droit d'exclusion. Le trésor public n'assume en aucun cas une obligation d'indemnité ou de garantie. Les conflits et demandes d'indemnité provenant de l'établissement de tramways doivent se régler absolument d'après les lois civiles. Sans une nécessité absolue et que l'on doit démontrer clairement pour chaque cas, on ne proposera aucune faveur douanière, pas même la faculté d'employer des matériaux venant de l'étranger.

Nous reviendrons, en traitant les articles les plus importants du projet de concession qui vous est présenté, sur quelques-unes des prescriptions en vigueur dans les autres Etats.

Le projet de loi sur les chemins de fer, présenté le 16 juin 1871 par le Conseil fédéral, contenait à l'article 1^{er} la disposition suivante: «On peut, sans concession préalable, poser des rails pour des entreprises de chemins de fer n'empruntant pas la propriété d'autrui et ne se raccordant pas au réseau général des chemins de fer. Dans les cas de ce genre, il est loisible aux Cantons de prendre les dispositions nécessaires en vue du bien public.» Le Conseil des Etats avait écarté cette restriction, qui fut reprise par le Conseil national. Il semble, d'après cela, que les chemins de fer à traction de chevaux, qui, du reste, ne peuvent être considérés comme de simples poses de rails et qui ne ménagent en aucune façon le terrain d'autrui, soient assimilés aux chemins de fer ordinaires en ce qui concerne la concession, et ni les concessionnaires actuels, ni les pétitionnaires de Genève, ni les Gouvernements des Cantons de

Berne ou de Genève n'ont contesté cette manière de voir; bien au contraire, ils y ont adhéré expressément. Cette opinion est certainement corroborée encore par le fait que les tramways ne sont pas seulement destinés à offrir aux grandes villes un moyen commode de locomotion, mais encore à conduire aux chemins de fer ordinaires les habitants des contrées qui en sont à une certaine distance; et que par conséquent la même ligne peut facilement emprunter le territoire de plus d'un Canton.

Une conséquence de ce premier principe, c'est que la législation fédérale s'étend aussi aux tramways, pour autant, comme il est dit à l'art. 1^{er} du projet de concession, qu'elle sera déclarée applicable à ces entreprises. Il ne sera, il est vrai, jamais constitué d'hypothèques; on n'établira que rarement des fils télégraphiques spéciaux le long de la ligne, et certaines dispositions relatives à l'exploitation sont exclues par la nature même des choses. Le rachat par la Confédération ne peut non plus présenter aucun intérêt national. Quant aux autres dispositions de la loi sur les chemins de fer, elles se laissent appliquer aux tramways, soit directement, soit par analogie.

Comme nous l'avons déjà fait observer, la *durée de la concession* est fixée, dans le cas actuel, à 25 ans. A l'expiration de ce délai, la voie et les rails deviennent sans indemnité la propriété du Canton de Berne et des communes de Boujean, Bienne et Nidau, qui ont en outre le droit de réclamer, contre paiement du prix fixé par expertise, le matériel d'exploitation et les bâtiments, si toutefois ils veulent se charger de continuer à exploiter le tramway. En cas contraire, la Compagnie est tenue d'enlever les travaux à ses frais et de remettre les rues et routes publiques en parfait bon état. On n'exclut, du reste, en aucune façon la possibilité d'un renouvellement ou d'une prolongation de la concession, par voie d'entente mutuelle.

Le Canton de Berne a en tout temps le droit de racheter, à dire d'experts, le chemin de fer à traction de chevaux, soit pour lui, soit pour les communes dont le tramway emprunte le territoire.

Aucun droit de rachat n'a été stipulé en faveur de la Confédération, attendu qu'il nous a été impossible de découvrir pour quel motif la Confédération tiendrait à être propriétaire d'une voie ferrée sans l'être en même temps du terrain. En Angleterre, il n'y a non plus que les autorités locales qui aient le droit de racheter les tramways (pour la première fois au bout de 21 ans d'exploitation, puis de 7 en 7 ans). La France concessionne les tramways pour un terme de 25 à 40 ans, comptés à partir de l'ouverture de l'exploitation, suivant la nature des cas, mais la concession est

révocable à un moment quelconque, en tout ou en partie, et cela sans indemnité et avec l'obligation pour les concessionnaires de restituer à leurs frais, dans l'état primitif, les routes, rues, etc. La même obligation est imposée aux concessionnaires à l'expiration de la concession, si l'Etat ne renouvelle pas celle-ci et demande que l'exploitation prenne fin. La durée de la concession pour les tramways de Bruxelles est de 35 ans; il en est de même pour ceux de Vienne, et les deux villes ont le droit, à l'expiration de la concession, de réclamer la cession gratuite de la voie et des rails. Elles peuvent reprendre, à dire d'experts, le matériel d'exploitation, les approvisionnements et les bâtiments. La Prusse donne des concessions pour dix ans, lorsque les routes appartenant à l'Etat sont utilisées pour l'exploitation des tramways; si, un an avant l'expiration de ce terme, la concession n'est pas dénoncée, elle est censée prolongée pour cinq nouvelles années. Dans l'intervalle de ces délais, la concession peut être retirée en tout temps, mais seulement contre remboursement de la totalité des frais d'établissement.

Les Pays-Bas accordent les concessions pour 80 ans, l'Espagne pour 60 ans.

Nous attachons une importance spéciale à ce que l'écartement des rails des tramways soit, autant que faire se peut, identique à celui des chemins de fer à locomotives, et la Compagnie s'est déclarée prête à exécuter le sien dans ces conditions, bien que dans l'origine elle eût prévu un écartement de 5 pieds. L'Angleterre prescrit aussi l'uniformité de l'écartement des rails.

Les nouveaux articles 9 et 10 peuvent se motiver brièvement. La Compagnie des tramways n'aura qu'exceptionnellement à acquérir des terrains à son compte; sur la plus grande partie de son parcours, elle est usufruitière des routes appartenant à l'Etat et aux communes, des places publiques, etc. On comprend donc parfaitement que, lorsqu'il s'agit de fixer les prescriptions relatives à l'établissement et à l'exploitation de ces entreprises, les Cantons et les communes soient appelés en première ligne à dire leur mot, et cela d'autant plus que c'est à l'Assemblée fédérale à décider en dernière instance. Il est du reste évident qu'il n'est par là préjugé en rien au sujet des compétences juridiques. Par l'entente entre les autorités cantonales et communales, nous entendons la fixation d'un cahier des charges complet pour l'établissement et l'exploitation du tramway, pour la protection des autres parties des routes, etc. Ce cahier des charges devrait également fixer éventuellement la redevance à payer aux propriétaires des routes, ainsi que cela a lieu dans divers Etats. L'entrepreneur de Vienne, par exemple,

paie à la ville 5 % des recettes brutes totales, et en outre il acquitte, comme contribution au fonds des pauvres, une somme annuelle d'un florin par place pour chaque wagon servant à l'exploitation. Ces 5 % des recettes brutes ont été, en 1872, transformés en une somme fixe annuelle de 70,000 florins d'Autriche. Le concessionnaire du tramway de Berlin à Charlottenbourg paie une redevance d'au moins 8000 thaler; Bruxelles retire en minimum fr. 1500 par kilomètre chaque année.

Les taxes pour le transport des voyageurs, telles qu'elles sont demandées par les pétitionnaires, nous paraissent acceptables, eu égard au régulateur du tarif contenu à l'art. 20. Les frais d'établissement des tramways de Bruxelles sont évalués à fr. 15,000 par kilomètre; à Vienne, les frais d'établissement du tronçon Bellaria-Hôtel Kreuz (rue de Mariahilf), pour redressement de routes, démolition et reconstruction de maisons, se sont élevés à 6 millions de florins par mille, soit au double de la somme qu'a exigée chaque mille de la ligne de Semmering. Mais, tandis qu'à Bruxelles le concessionnaire peut réclamer aux voyageurs neuf centimes par kilomètre, pendant toute la durée de la concession, le maximum du prix de transport des voyageurs, entre deux points quelconques dans l'enceinte de la ville de Vienne, a été fixé à 10 kreutzer d'Autriche = 25 centimes.

En considération de ce que la concession normale elle-même ne renferme aucune disposition sur la proportion dans laquelle les taxes seront réduites pour les billets d'abonnement, nous avons cru devoir faire abstraction d'une prescription de ce genre.

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

Berne, le 28 juin 1875.

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

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer à traction de chevaux
(tramway) de Boujean à Nidau par Bienne.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction de la Société des tramways,
de Bienne, datée du 5 janvier 1875;

vu le message du Conseil fédéral du 28 juin 1875,

arrête: /

Il est accordé à la Société des tramways de Bienne une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Boujean à Nidau par Bienne, 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, pour autant qu'elles seront déclarées applicables aux tramways.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de vingt-cinq ans à dater du 1^{er} juillet 1875.

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

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 trois 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 pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1^{er} avril 1876.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1^{er} avril 1877.

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 à simple voie.

Art. 9. Pour pouvoir se servir des routes appartenant à l'Etat et aux communes, que ce soit pendant la durée de la construction seulement ou pour l'établissement définitif et l'exploitation de la ligne, la Compagnie devra avant tout tâcher de s'entendre avec les propriétaires de ces routes. La convention y relative sera présentée à l'examen et à l'approbation du Conseil fédéral. Si, jusqu'à l'expiration du terme fixé pour la présentation des plans, les intéressés n'ont pas réussi à s'entendre, le Conseil fédéral décidera sur les points en litige.

Art. 10. La Compagnie devra, au moins trois mois avant l'ouverture de l'exploitation, présenter au Conseil fédéral des propositions relativement aux détails de l'exploitation, à la sécurité de la circulation sur les routes, à la police de la voie, etc. Le Conseil fédéral invitera le Gouvernement du Canton de Berne et les Conseils communaux de Boujean, de Bienne et de Nidau à fournir leur préavis sur les propositions de la Société et donnera alors les prescriptions nécessaires en vue de la construction et de l'exploitation.

Art. 11. 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 de Berne et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 12. 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. 13. 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. 14. Le transport des voyageurs aura lieu au moins vingt fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne.

Le Conseil fédéral et, en cas d'urgence, le Conseil exécutif du Canton de Berne ont le droit d'exiger la suspension momentanée du service de la ligne entière ou de certaines parties de la ligne, dans les circonstances extraordinaires, telles que fêtes, marchés, mouvements de troupes, corrections de routes, etc. La Compagnie ne pourra réclamer aucune indemnité pour le fait de ces interruptions de service.

Art. 15. La Compagnie n'aura qu'une seule classe de wagons pour le transport des voyageurs.

Art. 16. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs de Boujean à Nidau, 20 centimes par personne. Pour les diverses sections de la ligne (Boujean-Bienne, Bienne-ville et gare, Bienne-Nidau), la Compagnie introduira des taxes inférieures, calculées en proportion des distances.

Si le chiffre de la taxe ainsi calculée n'est pas exactement divisible par 5, on pourra l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Le minimum de la taxe peut être fixé à 10 centimes.

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.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2 1/2 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder des billets d'abonnement à prix réduit.

Art. 17. La Compagnie est dispensée de l'obligation du transport du bétail. Par contre, elle devra organiser le service du transport des marchandises dès que le Conseil fédéral l'exigera. Dans ce cas, l'Assemblée fédérale fixera les taxes y relatives, après avoir entendu la Compagnie et le Conseil exécutif du Canton de Berne.

Art. 18. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 19. Tous 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. 20. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8^o/_o, 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. 21. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès partout.

Art. 22. Le tramway doit être considéré et traité en droit, à tous les points de vue, comme un objet mobilier.

Art. 23. A l'expiration de la concession, il est loisible au Canton de Berne, conjointement avec les communes de Boujean, de Bienne et de Nidau, ou bien de se charger du tramway ou bien d'obliger la Compagnie à enlever à ses frais la voie et à remettre la route dans un état parfaitement satisfaisant. Cette dernière alternative sera aussi observée dans le cas où le Canton et les trois communes ne parviendraient pas à s'entendre au sujet de la reprise du tramway. Par contre, s'ils s'entendent, la voie et les rails deviennent, immédiatement et sans indemnité, la propriété du Canton et des trois communes, au prorata de leurs droits de propriété sur les routes occupées par le tramway.

Sur leur demande, les nouveaux entrepreneurs devront être mis en possession, à dire d'experts, du matériel d'exploitation, y compris les chevaux, et des bâtiments, pour autant que ces objets sont nécessaires à la continuation de l'exploitation. Cette demande devra être adressée à la Société trois mois avant l'expiration de la concession.

Les rails et la voie doivent être livrés en bon état aux successeurs de la Compagnie.

Art. 24. Le Canton de Berne aura en tout temps le droit de racheter, au prix fixé par une expertise, le tramway ainsi que son matériel d'exploitation et toutes ses autres dépendances, sous la réserve toutefois que la somme d'indemnité ne pourra en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant éventuel du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 25. 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
une prolongation de délai pour le chemin de fer du
Seethal argovien.

(Du 30 juin 1875.)

Monsieur le Président et Messieurs,

En conformité du dernier arrêté portant prolongation de délai, du 3 juillet 1874, la justification financière pour le chemin de fer du Seethal sur le territoire argovien et lucernois doit être fournie au plus tard le 18 juillet prochain, et les terrassements doivent commencer à la même époque.

Le Comité directeur de cette entreprise demande maintenant une nouvelle prolongation de délai, en alléguant, pour motiver sa demande, que les nombreux appels d'argent pour la construction de chemins de fer ont rendu tellement difficile de se procurer à des conditions favorables le capital-obligations, qu'il a dû attendre des circonstances plus favorables et que les négociations avec les Compagnies existantes pour la cession de la ligne n'ont encore amené aucun résultat.

Nous vous proposons, Monsieur le Président et Messieurs, d'accéder à cette demande en adoptant le projet d'arrêté ci-après, et

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la concession d'un tramway de Boujean par Bienne à Nidau. (Du 28 juin 1875.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.07.1875
Date	
Data	
Seite	664-677
Page	
Pagina	
Ref. No	10 063 735

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.