

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant
une modification à la concession du chemin de fer du
Brünig (section du Bödéli).

(Du 7 décembre 1875).

Monsieur le Président et Messieurs,

Par arrêté du 15 septembre 1873¹⁾, vous avez accordé à la Compagnie de la ligne du Bödéli, à partir du jour de l'ouverture de l'exploitation de la 2^{de} section (Interlaken-Bönigen), en modification de la concession accordée par le Canton de Berne²⁾ pour l'établissement et l'exploitation de la ligne du Brünig, et notamment des articles 1, 3 et 18, lettre *B*, une élévation importante du tarif pour le transport des personnes, du hétel et des marchandises, et vous avez en même temps transformé les taxes en prenant pour base le nombre des kilomètres. Bien que cela ne fût pas stipulé expressément, cette élévation de taxe a été aussi appliquée au transport du bagage des voyageurs. L'art. 17 de la concession statue, en effet, que « le transport du surplus du bagage (au-dessus de 20 livres) est passible de la taxe pour marchandises accélérées ». On verra par les renseignements suivants dans quelle mesure cette dernière et par conséquent aussi la taxe pour le ba-

1) Rec. des pièces off. relatives aux chemins de fer, nouvelle série, I. 130.

2) Rec. des pièces off. relatives aux chemins de fer, VII. 74.

gage ont été augmentées par suite de la modification apportée à la concession.

L'examen des tarifs transmis par la Compagnie a démontré que les taxes pour les bagages dépassent notablement le maximum posé dans la concession, et la Direction a été invitée à rectifier ces tarifs. La Direction estime que la réduction exigée des taxes pour le bagage serait extrêmement préjudiciable à l'entreprise, et le Conseil d'administration demande, par lettre du 15 novembre dernier, qu'on lui accorde le droit, en complément de l'arrêté fédéral du 15 septembre 1873 et en modification de l'art. 17 de la concession du 28 décembre 1870, de continuer à percevoir les taxes actuelles sur le bagage, jusqu'au moment où la concession unique pour le chemin de fer du Brünig, du 31 janvier 1874¹⁾ sera applicable au chemin de fer du Bödéli.

Voici les proportions qui existent entre les taxes dont il s'agit :

1) Rec. des pièces off. relatives aux chemins de fer, nouvelle série, II. 47.

	<i>Taxes calculées par lieue.</i>	<i>Taxes calculées par kilom.</i> (arrêté féd. du 15 sept. 1873) <i>valables à partir du</i>	<i>Taxes perçues par la Compagnie.</i>
<i>Kilom.</i> (Concession du 28 sept. 1870.)		<i>1^{er} juillet 1874.</i>	
	Par 50 kilogr. et par kilomètre.		Par quintal et par kilom.
Interlaken-Därligen . . . 5	20 cent.	18 cent.	30 cent. = 6 cent.
» -Zollhaus . . . 2	10 »	7 »	} à raison de 3,5 cent. par 50 kilogr. et par kilom.
» -Bönigen . . . 5	10 »	18 »	
Därligen - Bönigen . . . 9	20 »	32 »	
-Zollhaus . . . 7	20 »	25 »	
Zollhaus - Bönigen . . . 3	10 »	11 »	

(Les taxes encadrées dans la seconde colonne n'ont jamais été appliquées, attendu que l'exploitation n'a commencé que le 1^{er} juillet 1874 et qu'à partir de ce jour-là les dispositions de l'arrêté fédéral du 15 septembre 1873 faisaient règle; nous ne les avons reproduites ici que pour compléter le tableau).

Il résulte de ces données :

1° que l'élévation de la taxe sur le bagage, autorisée par l'arrêté fédéral du 15 septembre 1873, est en moyenne de 23 % ;

2° que les taxes prélevées actuellement, et qui ne reposent sur aucune base légale, dépassent en moyenne de 75 % le maximum fixé par la concession.

Pour justifier les taxes prélevées jusqu'ici et motiver sa demande, consistant à être autorisé à les maintenir, le Conseil d'administration allègue les raisons suivantes :

1. Les recettes sur le transport du bagage ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses occasionnées par ce transport. Ces dépenses augmentent notablement par le fait que, pour éviter une double expédition du bagage, qui prendrait trop de temps, l'administration fait prendre à Scherzligen le bagage par des employés spéciaux. Cette opération, pour 2 conducteurs pendant 4 mois — déplacements et habillement compris — occasionne un surcroît de dépenses de fr. 1730. En outre, pour pourvoir au transport du bagage, qui se concentre sur un petit nombre de mois de l'année, il est nécessaire d'occuper un nombre considérable d'ouvriers. Les salaires payés de ce chef, pendant 4 mois de l'année 1874, à 16 ouvriers, à raison de fr. 3 par jour, s'élèvent à fr. 5760. Le bilan du transport du bagage, comprenant l'année 1874 entière, présente une recette de fr. 8761. 51 et une dépense de fr. 9590 pour traitements et salaires, soit un déficit de fr. 828. 49, dans lequel ne sont comprises ni l'usure du matériel de transport, ni les indemnités pour colis perdus ou endommagés. Une diminution des taxes actuelles aurait donc pour conséquence de rendre plus onéreux encore le transport du bagage, tandis que l'entreprise, qui en est à ses premiers débuts, aurait plutôt besoin, pour pouvoir se développer et s'achever, d'augmenter ses recettes.

2. Le public n'a soulevé aucune réclamation contre les taxes actuelles, qui frappent presque exclusivement les touristes étrangers, les voyageurs suisses n'ayant ordinairement que du menu bagage.

3. Sur tous les autres chemins de fer suisses, la taxe sur le bagage est plus élevée que celle sur les marchandises à grande vitesse. Or, on ne voudra pas refuser le même droit au chemin de fer du Bodeli, eu égard à son peu d'étendue et à son caractère de ligne de touristes.

4. C'est par suite d'une omission que l'administration n'a pas réclamé une nouvelle élévation de la taxe sur les bagages, lors de la modification apportée à la concession le 15 septembre 1873. Elle l'aurait sans aucun doute obtenue, attendu qu'il n'est pas à pré-

sumer que les autorités fédérales, qui ont accordé à cette ligne, en prenant en considération les circonstances particulières dans lesquelles elle se trouve, des taxes plus élevées qu'aux autres chemins de fer, en ce qui concerne le transport des personnes, du bétail et des marchandises, eussent refusé une augmentation de la taxe sur les bagages.

5. La concession unique pour le chemin de fer du Brünig, du 31 janvier 1874, prévoit pour la 1^{re} section (Interlaken-Brienz-Stansstad ou Alpnach - Stad) une taxe de 5 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre pour les bagages. Il est donc peu rationnel de fixer cette taxe à 3½ centimes pour le court tronçon du Bödéli, qui n'a que 9 kilomètres de longueur.

En ce qui concerne le premier point et la situation de l'entreprise en général, il faut remarquer que, sur un bénéfice net de fr. 21,894 sur l'exercice de 1874, il a été réparti fr. 20,000 comme dividende de 5 % au capital-actions; mais il ne faut pas oublier non plus que l'on n'a ni versé au fonds de réserve la somme statutaire de fr. 1000 au moins par kilomètre, ni mis en réserve une somme pour amortir le capital-obligations, attendu que l'année 1874 a été considérée comme étant encore une année de construction.

Quant aux résultats pécuniaires du transport des bagages, voici ce que nous fournit le rapport annuel pour 1874:

I. Recettes:

a. Section Interlaken-Bönigen	fr. 823. 58
b. » Därligen-Interlaken	» 7,946. 55
	<hr/>
Total	fr. 8,770. 13

II. Dépenses:

Service des *personnes* et des bagages:

a. Traitement des <i>receveurs</i> , des expéditeurs du bagage, des aides et <i>ouvriers</i>	fr. 4,316. 71
b. Habillement	» 14. —
c. Frais de bureau et d'impression	» 1,479. —
d. Assurance	» 26. —
	<hr/>
Total	fr. 5,836. 80

Ainsi donc, au lieu d'un déficit de fr. 828. 49, on obtient, en estimant en minimum à fr. 1200 les frais du service des personnes, un montant de fr. 4133. 33 pour couvrir les frais de traction, etc. On ne s'explique pas bien, avec le chiffre de la rubrique a ci-

dessus, ce qu'il en est des fr. 5760 payés pour 16 ouvriers pendant 4 mois.

Les points 2 et 4 peuvent être laissés de côté. Quant au point n° 5, il ne faut pas oublier que la taxe élevée de 5 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre, prévue par la concession unique, n'est applicable qu'à la section Interlaken-Brienz-Stansstad ou Alpnach-Stad, mais non à la section Därligen-Interlaken. Bien au contraire, lors de l'ouverture de la section Därligen-Thoune, on devra lui appliquer la taxe normale de 2¹/₂ centimes.

Le point n° 3 n'est pas sans fondement. On a accordé à tous les autres chemins de fer, pour le transport du bagage des voyageurs, une taxe plus élevée que pour les marchandises à grande vitesse, probablement en considération du fait que le premier entraîne, sous tous les rapports, de plus grands frais et une plus grande responsabilité. Or, il n'existe aucun motif pour ne pas traiter le chemin de fer du Bödéli sur le même pied que les autres chemins de fer suisses. Aussi, partant spécialement de ce point de vue, le Conseil fédéral estime-t-il qu'il y a lieu d'entrer en matière sur la demande du Conseil d'administration, tendant à obtenir une élévation des taxes sur le bagage.

Toutefois, nous sommes d'avis que les taxes actuelles ne peuvent être maintenues, ne fût-ce que parce qu'elles ne reposent pas sur une base uniforme et qu'elles sont par conséquent en opposition avec les dispositions de l'art. 35 de la loi fédérale sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer. Il est donc nécessaire de fixer une taxe maximum pour toute la ligne, et cette taxe pourrait être fixée à 5 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre. En effet, d'une part il ne serait guère convenable de dépasser le maximum fixé dans la concession unique, qui sera plus tard applicable aussi au chemin de fer du Bödéli, et d'autre part on tiendra suffisamment compte des circonstances exceptionnelles de cette ligne en lui accordant une taxe maximum atteignant le double de celle qui peut être perçue sur d'autres chemins de fer.

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

Berne, le 7 décembre 1875.

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

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

modification de la concession pour le chemin de fer du
Brünig (section du Bödéli).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la lettre du Conseil d'administration du chemin de fer du
Bödéli, datée d'Interlaken, 15 novembre 1875;

vu le message du Conseil fédéral du 7 décembre 1875,

arrête :

1. Jusqu'au moment où une section du chemin de fer du Brünig formant prolongation du chemin de fer du Bödéli (Därligen-Interlaken-Bönigen) et se dirigeant du côté de Brienz ou de Thoune, sera livrée à l'exploitation, c'est-à-dire aussi longtemps que la concession pour le chemin de fer du Brünig, du 31 janvier 1874, ne sera pas applicable à la ligne du Bödéli, la Compagnie du Bödéli est autorisée à percevoir, pour le transport du bagage des voyageurs soumis à la taxe, une taxe de 5 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

2. Le présent arrêté abroge et remplace le 2^e alinéa de la rubrique « Bagage des voyageurs » de l'art. 17 de la concession accordée le 28 décembre 1870 par le Canton de Berne.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Message

du

**Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant
un traité d'établissement avec l'Autriche-Hongrie.**

(Du 8 décembre 1875,)

Monsieur le Président et Messieurs,

La Suisse a conclu depuis 1848 des traités d'établissement avec la plupart des Etats qui l'entourent, et spécialement avec la France, l'Italie, le Grand-Duché de Bade et le Royaume de Wurtemberg. Des négociations sont actuellement pendantes en vue d'un traité semblable avec l'Empire d'Allemagne tout entier, et sa conclusion ne dépend plus que du règlement d'une question de détail. D'autre part, tout ce qui tient à l'établissement a été réglé internationalement par la Confédération avec les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, la Belgique, la Grande-Bretagne, la Russie, les Pays-Bas, les îles Hawaï et le Japon. La monarchie austro-hongroise est le seul des grands Etats de l'Europe avec lequel nous n'ayons pas de convention de cette nature. Nous avons signé, il est vrai, avec elle divers traités internationaux qui marquent les bons rapports que nous entretenons. Il suffit de rappeler le traité de commerce du 14 juillet 1868, celui relatif au chemin de fer de ceinture du lac de Constance du 27 août 1870, ainsi que le traité d'extradition du 17 juillet 1855. Mais un traité général embrassant ce qui touche à l'établissement, à l'assistance réciproque, aux impôts, aux rapports de droit civil, est un besoin qui se fait sentir depuis longtemps aussi bien en Autriche qu'en Suisse. Lors du recensement

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant une modification à la concession du chemin de fer du Brünig (section du Bödéli). (Du 7 décembre 1875).

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	56
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1875
Date	
Data	
Seite	1101-1108
Page	
Pagina	
Ref. No	10 063 942

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.