

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

XXXIV^{me} année. Volume IV. N^o 51.

Samedi 28 octobre 1882

Abonnement par année. (franco dans toute la Suisse) 4 francs.
Prix d'insertion: 15 cent. la ligne. 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 tramway à vapeur
de Langenthal à Huttwyl.

(Du 19 septembre 1882.)

Monsieur le président et messieurs,

En date du 6 juillet 1882, le comité d'initiative pour un tramway à vapeur de Langenthal à Huttwyl nous a demandé la concession d'un chemin de fer d'une longueur totale de 14,030 mètres, qui, empruntant, quant à l'essentiel pour la pose de la voie, la route cantonale et ne passant sur des propriétés privées que là où la nature de cette route et les conditions particulières du terrain l'exigent, partira de la gare du Central à Langenthal pour aboutir par Lotzwyl, Gutenberg, Madiswyl, Klein-Dietwyl et Rohrbach à Huttwyl. L'écartement entre les rails sera d'un mètre. Les pentes, au total, sont de 171 mètres, leur maximum étant de 34 ‰ sur 400 mètres ou de 30 ‰ si cela peut se faire sans trop de frais. La route n'ayant en moyenne qu'une largeur de 5,70 mètres et, à un endroit immédiatement après Rohrbach, pas même 5 mètres, il est supposé que la superstructure de la ligne sera telle que les voitures ordinaires de tout genre pourront, sans difficulté, parcourir la voie. Toutefois, il n'existe encore aucune convention spéciale entre le comité et les autorités cantonales à cet égard, non

plus qu'au sujet des conditions auxquelles la jouissance de la voie publique doit être accordée. C'est pourquoi on a réservé, à l'article 27 du projet de concession, la convention nécessaire et, comme dans la concession pour le tramway à vapeur de Ponte Tresa à Fornasette dans le canton du Tessin, du 30 janvier 1882 (Rec. off. des chemins de fer, nouv. série, VII. 13), l'examen et l'approbation de sa teneur par le conseil fédéral. D'ailleurs, le gouvernement du canton de Berne s'est déjà déclaré d'accord en principe pour l'établissement du railway projeté.

La ligne aura neuf stations et haltes, savoir : outre les deux stations-têtes de ligne, des haltes à Langenthal-Dorf, Lotzwyl, Bad Gutenberg, Madiswyl, Lindenholtz, Klein-Dietwyl et Rohrbach ; mais, à l'exception de Madiswyl, où on doit construire un petit hangar aux marchandises, il n'y aura de bâtiments spéciaux qu'à Huttwyl. Le matériel roulant sera approprié à la superstructure, suivant les besoins de l'entreprise.

Le devis des frais atteint la somme de fr. 652,000, soit 46,571 francs par kilomètre, et est établi comme suit :

fr. 12,000	pour	frais du capital de construction,
> 12,000	>	l'administration en général,
> 49,000	>	acquisition de terrains,
> 57,300	>	infrastructure,
> 343,000	>	superstructure,
> 39,700	>	bâtiments,
> 6,300	>	installations mécaniques,
> 117,000	>	matériel roulant,
> 7,400	>	matériel de construction et d'exploitation,
> 1,400	>	télégraphe et clôtures,
> 6,909	>	intérêts du capital de construction.

On n'est pas encore fixé sur la manière dont ce capital de construction doit être réuni, abstraction faite de la subvention à allouer par le canton de Berne en vertu de l'arrêté sur les subventions aux chemins de fer, de l'année 1875. Quant à son rendement, par contre, on compte, pour une recette brute de fr. 75,000 et une dépense d'exploitation de fr. 49,100, sur un produit net de fr. 26,300 = 4,03 %.

Pour ce qui concerne les conditions posées dans la concession, elles répondent à celles de la concession dite normale (F. féd. 1873, II. 1094, et Rec. off. des chemins de fer, nouv. série, I. 41), sauf pourtant les modifications nécessitées par la nature même de l'entreprise. Ces modifications, à part celles dont il a déjà été parlé ci-dessus, se bornent aux points suivants :

1. au lieu de prescrire un minimum de vitesse pour les trains, le conseil fédéral se réserve de fixer cette vitesse ultérieurement (art. 12) ;
2. l'entreprise est dispensée de l'organisation du service de camionnage ensuite du rejet de la disposition y relative, contenue dans l'article 21 de la concession normale.

Les taxes (articles 15 à 18) sont calculées sur la base des considérations du message du conseil fédéral du 11 septembre 1873, concernant l'élévation des taxes pour les sections de chemins de fer à forte pente, et correspondent à celles du chemin de fer de Waldenburg, dont les pentes équivalent à peu de chose de près à celles de la ligne Langenthal-Huttwyl.

Nous proposons de satisfaire à la demande du comité d'initiative par l'adoption du projet d'arrêté ci-après.

Agréez, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 19 septembre 1882.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

BAVIER.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un tramway à vapeur de Langenthal
à Huttwyl.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du comité d'initiative pour un tramway à vapeur de Langenthal à Huttwyl, du 6 juillet 1882 ;

vu le message du conseil fédéral du 19 septembre 1882,

arrête :

Il est accordé au comité d'initiative pour un chemin de fer régional à voie étroite de Langenthal à Huttwyl, au nom d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation de la ligne susdite aux conditions renfermées dans les articles ci-après.

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 et pour autant qu'elles sont applicables à un tramway à vapeur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à compter dès la date de la présente concession.

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

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 un délai de douze mois à partir de la date 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} mai 1884.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1^{er} mai 1885.

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 une seule voie pour autant qu'il n'emprunte pas la voie publique. L'écartement entre les bords intérieurs des rails sera d'un mètre.

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 de Berne et devront être remis sans frais à son gouvernement.

Art. 10. L'administration du tramway 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 société, qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la société ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans les deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Il est réservé au conseil fédéral de fixer la vitesse des trains.

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 subordonnée à l'assentiment du conseil fédéral.

Un règlement à élaborer par le conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

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

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 20 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 15 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 7 centimes.

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

Art. 18. Le tarif établira, pour les marchandises, des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de deux centimes et la plus basse plus de 1 1/2 centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Un chargement par wagons complets (c'est-à-dire au moins 5,000 kilogrammes ou 5 tonnes) a droit à une réduction sur la taxe des expéditions par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

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

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs transportent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, sont exemptes de taxes en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 10 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises. L'administration de la ligne n'assume aucune responsabilité de ce chef.

La société est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés en grande vitesse, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la société est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial réduit pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le conseil fédéral sur le préavis de l'administration du tramway.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse, les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur possédant cette qualité.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être retirées par le destinataire à la station d'arrivée. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la société, et il ne sera prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. 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. 24. Si pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de trans-

port stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le conseil fédéral et la société ne parviennent pas à s'entendre, l'assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois ces décisions seront soumises à l'approbation de l'assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la société aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'assemblée fédérale.

Art. 26. La société est tenue d'accorder aux fonctionnaires chargés par le conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Les conditions particulières auxquelles le canton de Berne accordera à l'entreprise la jouissance de la voie publique, feront l'objet d'une convention entre le gouvernement cantonal et les concessionnaires. L'examen et l'approbation de cette convention par le conseil fédéral sont réservés.

Art. 28. 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 devra 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 équivaudra, 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 aura 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 pourra dans 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 l'on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

- d. Le produit net se compose du total de l'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. 29. Dans le cas où le canton de Berne aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en aura pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 27, et le canton de Berne sera tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la société concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 30. Le conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant la concession d'un tramway à vapeur de Langenthal à Huttwyl. (Du 19 septembre 1882.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1882
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.10.1882
Date	
Data	
Seite	65-74
Page	
Pagina	
Ref. No	10 066 658

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.