

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE.

XII. ANNÉE. VOLUME I.

N° 20.

SAMEDI, 14 AVRIL 1860.

Abonnement par année (franc de port 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 ROUDOLPH JENNI, à BERNE.

RAPPORT

de la Commission du Conseil national sur le chemin de
fer Bienne-Neuveville.

(Du 27 Janvier 1860.)

Tit.,

La question de la sanction à accorder à la concession pour l'établissement d'un chemin de fer sur la rive droite du lac de Bienne n'a occupé les Conseil législatifs de la Confédération qu'à partir du milieu de l'année 1858, et l'on pourra donc faire abstraction ici de la position dans laquelle le Central Suisse se trouvait vis-à-vis de cette ligne avant 1858, position à laquelle aspirait aussi le Franco-Suisse.

Le 30 Juillet 1858, l'Assemblée fédérale a repoussé une demande de concession forcée du Franco-Suisse, appuyée par l'Etat de Neuchâtel, pour la ligne Bienne-Neuveville. On fit principalement valoir comme motif de ce rejet les contestations soulevées alors entre l'Etat de Berne et le central Suisse au sujet du droit exclusif que ce dernier prétendait posséder sur cette ligne.

Ensuite de l'issue du procès auquel donnèrent lieu ces difficultés, le central renouça à construire la ligne Berne-Bienne-Neuveville, tandis que l'Etat de Berne accordait pour cette même ligne une concession à l'Est-Ouest et pria le Conseil fédéral d'y donner promptement sa sanction.

En vertu des pleins-pouvoirs qu'il tenait de l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral a donné la sanction fédérale sous date du 2 Décembre 1858, à cette concession et, reconnaissant la haute importance de la ligne Bienne et Neuveville, ainsi que l'intérêt général suisse

attaché à son prompt achèvement, il le fit sous la réserve d'une disposition exceptionnelle de nature à sauvegarder cet intérêt. Cette disposition se trouve à l'art. 3 de son arrêté du 2 Décembre 1858, et est conçue comme suit :

„Dans le délai de 3 mois, à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement sur la ligne Bienne-Neuveville devront commencer, et en même temps il sera fourni une justification suffisante des moyens de continuer l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à cette concession comme nulle et non avenue.

„Les travaux devront être accélérés de telle sorte que la ligne puisse être livrée à l'exploitation au 1. Octobre 1860 au plus tard.

„Le Conseil fédéral surveillera la marche des travaux, et pour le cas où ils ne seraient pas continués de manière à rendre possible l'ouverture au 1. Octobre 1860, il en fera rapport à l'Assemblée fédérale, afin que celle-ci puisse, en cas de besoin, avant l'expiration de ce délai, intervenir à teneur de l'art. 17 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852, et ordonner les mesures nécessaires.“

Le 7 Mars 1859, le Conseil fédéral a reconnu suffisantes les justifications fournies par la Société de l'Est-Ouest et la concession est entrée en vigueur. Toutefois il y eut au sein du Conseil fédéral une opinion qui ne reconnaissait pas comme suffisante la justification des ressources financières de l'entreprise, mais elle resta en minorité.

Déjà dans la première moitié de 1859 des retards furent signalés dans la construction de la ligne Bienne-Neuveville et donnèrent lieu à cette motion présentée par Mr. Bänzli dans la session de Juillet qui ayant été prise en considération provoqua le rapport présenté par le Conseil fédéral le 22 Juillet, rapport qui se résume comme suit :

„Le plan définitif du tracé de la section partant de la frontière près du Landeron jusqu'à la Neuveville fut approuvé par le Gouvernement du Canton de Berne déjà en date du 22 Février 1859. Le plan du tracé entier établi sur une échelle de 1 : 2500 fut soumis en date du 17 Mars 1859 au Gouvernement de Berne, celui-ci ayant demandé des plans à 1 : 1000 ils lui furent envoyés assez tôt pour qu'après de laborieuses négociations ceux de Neuveville à Weingreis pussent être approuvés le 17 Juin dernier.

„A l'exception de la commune de Bienne, de tous les bâtiments et des travaux d'art les plus importants, les autres plans étaient dressés au moment de l'expertise et prêts à être soumis à l'approbation, de plus toutes les études étaient achevées. Lors de l'expertise les expropriations n'avaient commencé que dans la commune de Neuveville. Les plans parcellaires avaient été déjà déposés le 25 Février 1859 et le terme fixé pour les réclamations expirait le 5 Avril. La Compagnie

„ne pouvant faire presque aucune acquisition à l'amiable s'adressa à la Commission d'estimation qui devait se réunir le 11 Juillet 1859.

„Quant aux communes dont les plans avaient été approuvés par le Gouvernement, les plans et tableaux des immeubles étaient prêts à être déposés.

„Pour ce qui touche à la construction et à l'exploitation, on a pris des mesures dans ce sens, que l'on a conclu une convention avec deux entrepreneurs pour la construction des terrassements et la fourniture des traverses et du ballast, on a aussi conclu des accords pour la livraison des rails, des locomotives et des wagons.

„Les travaux de terrassement sont déjà entrepris et l'expert a vu dans la commune de Neuveville un tronçon de ligne de 5,600 pieds de longueur achevé avec tous les travaux d'art. Il y avait en outre plusieurs milliers de traverses sur place.

„Pour les travaux d'art, en tant qu'ils ne font pas partie des travaux de terrassement, de même que pour les bâtiments, il n'a pas encore été pris de mesures.

„La Compagnie de l'Est-Ouest aura à régler avec la Compagnie du centre et avec celle du franco-suisse les conditions de jonction de sa ligne à Bienne et à la Neuveville. On a déjà entamé des négociations avec le franco-suisse au sujet de la jonction technique, sans pourtant que l'on soit arrivé à une solution formelle.

„Les négociations avec le central n'ont pas encore été entreprises. Il ressort des communications qui précèdent que la Compagnie à utilité a utilisé la période depuis l'approbation fédérale (2 Décembre 1858) jusqu'au 17 Mars suivant, pour faire les études préparatoires et dresser les premiers plans, puis la période suivante jusqu'à la fin de Juin aux études de détails et à la levée des plans de détails; il ne faut en outre pas perdre de vue d'abord que l'Ingénieur en chef n'était pas sur les lieux dès le premier jour, ensuite que les études faites à Bienne ne doivent pas se borner à la jonction avec le chemin de fer central, mais doivent encore avoir égard à la continuation de la ligne sur Berne et sur le Jura.

„De plus les études achevées démontrent que l'exécution de la ligne rencontrera moins de difficultés importantes que n'en faisaient supposer les projets primitifs. L'opinion unanime des ingénieurs est que le temps nécessaire à la construction proprement dite est de six mois. Touchant l'expropriation, il faut observer que le dépôt des plans dans la commune de Neuveville a eu lieu avant leur approbation par le Gouvernement cantonal.

„La perte de temps qui a eu lieu entre l'expiration du terme fixé aux réclamations et la réunion de la Commission d'estimation s'explique par le fait que dans l'intervalle la Compagnie a fait à plusieurs

„reprises diverses tentatives en vue de faire des acquisitions à l'amiable.

„Tenant compte de ces circonstances le Conseil fédéral n'a pas trouvé de motif suffisant pour conclure qu'il y ait eu négligence dans l'exécution des travaux et adresser à l'Assemblée fédérale le rapport mentionné à l'art. 3 de l'arrêté du Conseil fédéral daté du 2 Décembre 1858, touchant l'approbation de la concession d'un chemin de fer de Neuveville à Bienne et Berne, dans le cas où les travaux entre Bienne et Neuveville n'auraient pas été poussés avec assez d'activité.

„Par contre, reconnaissant parfaitement l'intérêt majeur qu'a la Suisse presque entière au prochain achèvement d'une voie de communication non interrompue entre l'Est et l'Ouest, le Conseil fédéral n'a pas manqué de charger son Département des Postes et des travaux publics de faire inspecter de nouveau vers le milieu d'Octobre prochain l'état des travaux sur cette ligne et de lui adresser son rapport à ce sujet en l'accompagnant des propositions nécessaires.“

Ensuite de ce rapport et sur la proposition de votre Commission, l'arrêté suivant fut rendu :

„On attendra la nouvelle expertise annoncée pour la mi-October par le Conseil fédéral dans son rapport du 22 courant; le résultat en sera communiqué à la Commission pour être soumis au Conseil national, après quoi la Commission se trouvera en mesure de présenter des propositions ultérieures.“

L'expertise dont il était question dans le rapport du Conseil fédéral a eu lieu dès lors dans le milieu d'October.

Les rapports des experts, Mr. l'ingénieur en chef Hartmann et Mr. le contrôleur général Fuchs sont entre nos mains. Le Conseil fédéral les a transmis à votre Commission, ainsi qu'un deuxième rapport d'expert de Mr. Curchod, daté du 31 Décembre 1859, accompagné de diverses pièces annexées. Ces divers rapports sont suivis de celui du Conseil fédéral lui-même qui ne fut présenté intentionnellement qu'à la fin de l'année. Il s'exprime sur cette question et sur les résultats de l'expertise comme suit :

„D'après la communication datée du 28 Juillet 1859 au sujet de l'entreprise du chemin de fer de Bienne à Neuveville, le Conseil national a décidé le même jour que l'on attendrait la nouvelle expertise décrétée par le Conseil fédéral pour la mi-October et dont le résultat sera communiqué au Conseil national par l'intermédiaire de sa Commission.“

„Cette expertise a eu lieu à l'époque indiquée, mais le Conseil fédéral a cru devoir ajourner ses communications sur cette affaire, parce que le laps de temps qui devait s'écouler entre l'expertise et la réunion de l'Assemblée fédérale, était trop court pour que plusieurs circonstances

„propres à jeter plus de jour sur l'entreprise en question et à en faire
 „juger avec plus de certitude pussent se développer dans l'intervalle.

„Cette prévision s'est en effet réalisée ainsi que le démontre la
 „dernière expertise faite le 29 de ce mois, et le Conseil fédéral est
 „maintenant en position de vous transmettre les pièces relatives à cette
 „affaire et de vous exposer en peu de mots la situation de cette en-
 „treprise, de manière à vous mettre à même d'en suivre l'avancement
 „successif.

„1. D'après l'expertise du 1. Juillet 1859 dont le résultat a été
 „porté à la connaissance du Conseil national par message du 22 Juillet
 „de la même année, la situation de l'entreprise était la suivante:

- „a) les études étaient achevées et les plans détaillés de la section
 „située entre la frontière cantonale près de la Neuveville et
 „Veingreis commune de Douane avaient obtenu l'approbation du
 „Conseil d'Etat;
- „b) le reste des plans était achevé, à l'exception de ce qui con-
 „cernait la station de Bienne;
- „c) les plans parcellaires étaient déposés à la Neuveville, ils étaient
 „en chantier pour Gléresse et Douane;
- „d) il avait été conclu une convention pour l'exécution de tous les
 „travaux de terrassement, la fourniture des traverses, le ballas-
 „tage et la pose de la voie;
- „e) les travaux de terrassement étaient en très-grande partie achevés
 „sur une longueur de 5,000' commençant à la frontière près du
 „Landeron.

„2. L'expertise de mi-Octobre 1859 fournit le résultat suivant:

- „a) les plans étaient approuvés jusqu'à la frontière de la commune
 „de Bienne;
- „b) la jonction technique avec le Franco-Suisse avait été déterminée
 „et était achevée en ce qui concerne les travaux de terrasse-
 „ment;
- „c) une convention avait été conclue pour l'établissement d'une sta-
 „tion provisoire à la Neuveville;
- „d) l'estimation des terrains était terminée dans la commune de
 „Neuveville et se faisait dans les autres communes excepté à
 „Bienne;
- „e) dans la commune de Neuveville le corps de la voie était établi sur
 „une longueur de 7,500', dans celles de Tuscherz et Vigneule
 „les murs de soutènement à construire dans le lac étaient en
 „grande partie achevés sur une longueur de 3000';

..f) les traverses et les rails étaient en grande partie sur les lieux,
 ..et le chemin central avait été avisé qu'il aurait à transporter
 ..8000 tonnes de ces derniers;

..g) dans les rapports sur les expertises il est prouvé que si les ex-
 ..propriations continuent à s'exécuter avec la même rapidité que
 ..jusqu'ici, l'Administration du chemin pourra attaquer au plus
 ..tard en Avril 1859, le dernier immeuble à exproprier et que
 ..la voie dans sa totalité pourra être rendue exploitable, dans
 ..l'espace de 9 mois, c'est-à-dire jusqu'à la fin de Juillet 1860.

..2. Avancement des travaux jusqu'à la fin de l'année 1859:

..a) les plans pour la commune de Bienne, savoir le tracé définitif
 ..jusqu'aux passages de la Suse et depuis cet endroit la jonction
 ..provisoire avec le chemin du centre n'a pas encore obtenu la
 ..sanction du Conseil d'Etat;

..b) les opérations de la Commission d'estimation sont achevées, ex-
 ..cepté en ce qui concerne la prédite commune de Bienne;

..c) avec le chemin du centre il a été conclu une convention au su-
 ..jet de l'exploitation de la voie ferrée Bienne-Neuveville. Cet
 ..arrangement règle aussi la jonction de l'exploitation à Bienne;

..d) à la fin de Janvier 1860 la jonction technique avec le Franco-
 ..Suisse et la station provisoire de la Neuveville pourront être
 ..livrées à l'exploitation; l'on négocie au sujet de la jonction de
 ..l'exploitation;

..e) à la Neuveville le corps de la voie de 2000', les 3000' de murs
 ..de soutènement élevés dans le lac sont achevés, sauf une ex-
 ..ception sans aucune importance et sur une longueur de 2.400',
 ..qui fait suite, les travaux ont commencé et sont même partielle-
 ..ment terminés;

..f) pour les travaux d'art l'on a à disposition une provision consi-
 ..dérable de pierres taillées et aussi quelque peu de ballast;

..g) les traverses sont fournies et entaillées sauf un solde d'environ
 ..2000 pièces, les rails et les appareils destinés à les assujettir
 ..sont ou arrivés ou en chemin.

..Comme à compter du 1. Janvier 1860, il reste encore à la dis-
 ..position de l'Administration du chemin de fer 9 mois du délai accordé
 ..pour achever la voie.

..Que d'après l'expertise du 21 Octobre 1859, il suffisait de 9
 ..mois comptés dès cette date pour rendre la voie susceptible d'explo-
 ..tation, pourvu que:

..a) les murs de soutènement à fonder dans le lac et non encore
 ..commencés fussent promptement mis en chantier;

..b) les expropriations s'effectuassent rapidement;

„c) l'acquisition du matériel de construction de la voie se fit
 „avec diligence; que d'après les pièces justificatives produites ces
 „conditions ont été accomplies d'une manière suffisante et il con-
 „tinuera à y être satisfait à l'avenir.

„Le Conseil fédéral peut, sans pour cela perdre de vue la conti-
 „nuation ultérieure de l'entreprise avoir la confiance que le tronçon
 „Bienne-Neuveville sera achevé dans le délai fixé. Il ne se trouve donc
 „pas dans le cas de formuler des propositions.“

Outre ces documents communiqués par le Conseil fédéral à la Commission, elle a encore eu à sa disposition les renseignements fournis par le Gouvernement de Neuchâtel et la Société du Franco-Suisse.

La Commission a examiné ces divers matériaux et avant de résumer les résultats de cette étude qui peuvent être nécessaires pour bien juger la question principale, elle se permettra d'observer en ce qui concerne les lettres et rapports du Gouvernement de Neuchâtel et du Franco-Suisse que ces pièces n'ont pu faire l'objet de la part de la Commission d'un examen approfondi, car elles ne forment aucune demande, ni aucune plainte positive et se bornent seulement à communiquer des appréciations. Toujours est-il que si cet exposé des faits, quelque partiel qu'il soit, laisse entrevoir une position fâcheuse sous l'empire de laquelle un prompt établissement de la ligne Bienne-Neuveville demeure en souffrance, les assertions particulières, surtout en ce qui concerne le rapport technique, ne doivent être admises qu'avec une grande circonspection.

Nous passons à l'exposé du résultat puisé soit dans les actes, soit dans l'inspection faite sur les lieux par un des membres de la Commission et dans ses entretiens avec les entrepreneurs.

Disons tout d'abord que la jonction de la ligne du littoral jusqu'à Vaumarcus s'est effectuée et, qu'ensuite d'une convention passée le 22 Septembre entre l'Ouest et le Franco-Suisse, l'exploitation de la ligne Landeron-Yverdon a été inaugurée le 7 Novembre. Le délai donné pour l'achèvement au Franco-Suisse (1. Juin 1859) a été dépassé, il est vrai, de quelques mois. En revanche, le délai donné à l'Ouest-Suisse allait jusqu'en 1862. Par l'inauguration de la ligne du littoral neuchâtelois, il a été satisfait en tout cas à la première partie de la motion.

Les travaux sur la ligne frontière neuchâteloise-Bienne ont commencé par l'élaboration et l'approbation des plans, et les plans sur le ressort de la commune de Neuveville pouvaient être dressés immédiatement; pour cette partie du tracé de nouvelles études n'étaient pas nécessaires et les anciens plans pouvaient être utilisés. Le Gouvernement de Berne a approuvé ces plans sur la commune de Neu-

veuille dès le 22 Février 1859. Les plans concernant les communes de Gleresse, Douanne, Tuscherz, Vigneules jusqu'aux confins de la commune de Bienne ont été soumis au Gouvernement de Berne dans l'échelle de 1 : 2500. Le Gouvernement demanda des plans sur l'échelle de 1 : 1000 et lorsque plus tard ils lui furent présentés sur papier pelure, ils furent rendus avec demande de les produire en original sur papier carton. Tout cela retarda la soumission des plans au Gouvernement de Berne jusqu'à la seconde moitié d'Avril. Cependant l'approbation des plans par ce Gouvernement n'eut lieu que le 17 Juillet pour les communes de Gleresse et de Douanne, le 9 Août pour les communes de Tuscherz et Vigneules jusqu'aux confins de la commune de Bienne. — Les plans concernant le ressort de Bienne n'ont été véritablement soumis au Gouvernement que le 3 Novembre, mais n'ont pas encore été approuvés jusqu'ici, ce qui provient peut être de ce que l'on n'est pas encore tombé d'accord avec le Central pour la gare de Bienne. Indépendamment même du district de Bienne, l'approbation des plans a donc absorbé 8 mois et naturellement pendant ce temps le travail des expropriations ne pouvait commencer. La Commission estime qu'il a été employé pour cette opération préliminaire un temps qui n'est dans aucun rapport avec le délai de 22 mois accordé pour la construction et l'achèvement de la ligne et elle pense que ces lenteurs regrettables ont eu une mauvaise influence sur toutes les autres opérations ultérieures concernant ce chemin.

La marche des travaux d'expropriations ne présente rien de plus favorable. Dans le ressort de la Neuveville, les plans ont été déposés le 29 Février et le délai fixé aux propriétaires des terrains expropriés allait jusqu'au 5 Avril. La Commission d'estimation commença son travail seulement le 11 Juillet et les protocoles d'estimation ne furent transmis à la Compagnie que le 25 Août pour 64 cas, le 10 Septembre pour 73 cas et le 1. Février 1859 pour le reste. — Les plans furent déposés le 12 Juillet pour les communes de Gleresse et de Douanne, le délai pour les oppositions allait jusqu'au 19 Août. La Commission fédérale a siégé depuis le 31 Octobre au 20 Novembre. Mais jusqu'à présent les procès-verbaux d'estimation ne sont point parvenus à la Compagnie. — Dans les communes de Tüscherz et Vigneules jusqu'aux confins de Bienne, le dépôt a eu lieu le 29 Août, le terme courait jusqu'au 6 Octobre ; la Commission d'estimation a siégé depuis le 7 au 21 Décembre 1859, et les protocoles ne sont pas encore non plus dans les mains de l'administration du chemin. Comme les plans de la commune de Bienne ne sont pas encore approuvés, le travail des expropriations n'y a pas encore pu commencer.

La Commission fédérale d'estimation, nommée dès le 11 Mars, n'est entrée en fonctions que le 11 Juillet. Elle se justifie des re-

tards qui sont mis à sa charge, seulement elle convient que son secrétaire met passablement de temps à l'expédition de ses protocoles d'estimation, mais qu'en tout cas, il serait difficile d'en exiger, vu le grand nombre (560) une bien prompte expédition.

La Commission trouve ces retards dans l'achat des terrains très étranges et inexplicables dans leurs causes. Déjà le dépôt des plans s'est effectué tard. Mais depuis ce moment la Compagnie laisse s'écouler 3 mois et $\frac{1}{2}$ sans chercher à faire l'acquisition à l'amiable d'une partie des parcelles nombreuses dont elle a besoin.

La commune de Neuveville exceptée, il n'a pas encore été possible de commencer les travaux sur des propriétés privées et sauf de rares parcelles achetées à l'amiable, les travaux n'ont pu se faire jusqu'à présent que sur la rive du lac et sur les routes. Et comme les protocoles d'estimation ne sont pas encore délivrés, il pourrait se passer encore un certain temps jusqu'à ce que le terrain nécessaire soit entièrement livré aux entrepreneurs pour l'établissement de la ligne.

Nous avons insisté sur la manière dont les opérations de l'expropriation ont été conduites sur cette ligne, parce que nous voyons dans ces lenteurs et dans ce qui s'y rapporte la cause des retards signalés plutôt que dans l'exécution des travaux proprement dite. En ce qui concerne la construction en elle-même, le rapport de Mr. Hartmann, du 25 Octobre 1859, et celui de Mr. Curchod, du 30 Décembre, même année fournissent assez de renseignements.

Il résulte de ces renseignements, auxquels il est permis de se fier, que les travaux ont passablement avancé depuis le 25 Octobre au 31 Décembre 1859 et qu'actuellement le quart de la ligne est entièrement construit; que l'établissement de la ligne ne présente pas de difficultés exceptionnelles et que les travaux d'art y sont en petit nombre.

Il paraît que les entrepreneurs sont des hommes capables et qu'ils possèdent les moyens nécessaires de mener les travaux à bonne fin. Ils se sont engagés à faire tous les travaux y compris l'établissement des digues et ils paraissent travailler avec énergie sur tous les points où le terrain est mis à leur disposition.

Quelques membres de la Commission ont appris de leur bouche qu'ils ne sont rien moins qu'encouragés et satisfaits par les progrès des travaux, parce que le terrain apte à la construction fait défaut, mais que néanmoins ils prendraient l'engagement d'achever l'établissement de la ligne en six mois à partir du moment où le terrain leur serait livré. Cette déclaration faite le 23 Janvier 1860, s'accorde assez avec la manière de voir de Mr. Hartmann, (25 Octobre 1859) et mérite en tout cas meilleure créance que d'autres appréciations émises sur le même objet.

Nous toucherons encore les questions de jonction de cette ligne qui ne sont réglées complètement ni à Neuveville (frontière neuchâtelaise), ni à Bienne.

A Bienne, la jonction technique n'est pas définitivement fixée, tandis que la jonction pour l'exploitation est décidée par la convention conclue le 29 Novembre avec le Central Suisse; cette dernière Compagnie a toutefois posé pour condition que la ligne serait achevée et livrée à l'exploitation le 1. Octobre 1860.

A la frontière neuchâtelaise, la jonction technique ne paraît pas présenter de difficulté, mais en ce qui concerne l'exploitation, il n'a pas été possible jusqu'ici, malgré mainte conférence, de tomber d'accord.

Le rapport du Conseil fédéral du 31 Décembre dit, il est vrai, que les négociations sont ouvertes de nouveau avec le Franco-Suisse, mais il ne donne pas d'autre détail. — En revanche, il résulte d'une lettre de l'Est-Ouest, du 13 Décembre, que jusqu'à la fin de Juin 1860, la circulation des voyageurs du Landron à la Neuveville deviendra possible et que l'exploitation de ce petit tronçon pourra être laissée au Franco-Suisse contre une indemnité convenable, mais cette dernière Compagnie serait obligée d'établir à ses frais une station tête de ligne à Neuveville.

Les pièces transmises par le Franco-Suisse dont il a été fait mention au commencement de ce rapport donnent plus de renseignements sur ces négociations relatives à la jonction. Il en résulte que les négociations relatives à l'exploitation du tronçon Landron-Neuveville ont commencé dès le mois de Juin 1859, mais qu'elles n'ont pas abouti ensuite de prétentions inconciliables. En conséquence le Franco-Suisse a cru devoir, à tort ou à raison, établir en Juin 1859, une station tête de ligne et un port au Landron pour se mettre en communication avec le lac. Ce nonobstant, les négociations furent continuées et n'avaient pas seulement pour objet l'exploitation jusqu'à Neuveville, mais jusqu'à Bienne et même jusqu'à Berne, mais elles échouèrent aussi et durent complètement cesser après la convention conclue avec le Central.

Ces questions de jonction n'ont pour le moment qu'une importance secondaire, car du moment où la ligne Bienne-Neuveville sera achevée toutes les questions qui s'y rapportent seraient facilement résolues. Toujours est-il qu'elles entrent ici en ligne de compte du moment qu'il s'agit d'examiner de près l'enfacement pénible de la ligne Bienne-Neuveville.

Ces résultats ont dû convaincre la Commission que des lenteurs excusables et des retards inexplicables se sont produits dans l'établisse-

ment de la ligne Bienne-Neuveville, et cela dans une mesure telle que maintenant il faudra des efforts extraordinaires pour l'achever dans le délai fixé.

La Commission pense aussi que les autorités dont le concours était nécessaire pour l'établissement de la ligne n'ont pas suffisamment tenu compte du délai fixé pour l'achèvement, car en réalité il ne reste, à partir d'aujourd'hui que 8 mois, pour terminer les travaux d'expropriations, c'est-à-dire pour livrer la ligne, et pour achever la construction qui reste à faire sur les trois quarts de la ligne où se trouvent plusieurs ponts auxquels on n'a pas encore donné un coup de pioche.

Il ne nous est donc pas possible de terminer votre rapport comme celui du Conseil fédéral du 31 Décembre 1859, qui dit que, dans la persuasion que la ligne sera livrée à l'exploitation dans le délai fixé, il ne croit pas nécessaire de faire des propositions.

La Commission se permet au contraire de vous proposer une mesure qui se justifie aussi bien par l'exposé qui précède que par les réserves exceptionnelles exposées à l'art. 3 de l'arrêté du 2 Décembre 1859. La haute importance de cette ligne n'est pas reconnue seulement par les autorités du pays, mais par tout le commerce Suisse dont l'intérêt évident est qu'elle soit promptement achevée.

Son établissement immédiat est devenu un devoir sérieux et l'intérêt général qui le réclame ne peut et ne doit pas être subordonné à des intérêts secondaires de quelque nature qu'ils soient.

La Commission croit contribuer par ses propositions à l'accomplissement de ce but et si le Conseil national les adopte, il ne renforcera pas seulement l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 2 Décembre, mais il obligera le Conseil fédéral de surveiller l'entreprise de plus près. Le Conseil national manifestera de cette manière sa volonté de maintenir le délai fixé vis-à-vis des intéressés et sa détermination de prendre, cas échéant, dans la prochaine session toutes les mesures que commanderont les circonstances.

Après ce qui précède, la Commission s'abstient de motiver avec de plus longs développements ses propositions qu'elle a l'honneur de recommander à votre adoption.

PROPOSITIONS.

La motion (Bünzli) sera renvoyée au Conseil fédéral avec l'invitation :

1. de continuer à surveiller la marche des travaux sur la ligne Bienne-Neuveville pour acquérir la certitude que les travaux seront activés de manière à permettre l'ouverture de la ligne le 1. Octobre 1860;

2. de présenter en tout cas un rapport au Conseil national dans sa prochaine session, et dans le cas où l'examen de la question sous tous les points de vue ferait prévoir l'éventualité mentionnée dans le troisième alinéa de l'article 3 de la ratification fédérale du 2 Décembre 1858, de faire les propositions que nécessiteraient les circonstances.

Les membres de la Commission :

STEHLIN, rapporteur.

Dr. WEDER.

DEMEVILLE.

CHALLET VENEL.

FEER-HERZOG.

Les propositions ci-dessus ont été converties en arrêté par le Conseil national le 27 Janvier 1860.



**RAPPORT de la Commission du Conseil national sur le chemin de fer Bienne-Neuveville.
(Du 27 Janvier 1860.)**

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1860 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 1 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 20 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 14.04.1860 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 555-566 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 058 222 |

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.