

CONVENTION

concernant

la continuation du chemin de fer badois sur le territoire du Canton de Schaffhouse.

(Du 30 Décembre 1858.)

CONVENTION.

Relativement à la continuation du chemin de fer du Grand-Duché de Baden de Waldshut au lac de Constance à travers le territoire du Canton de Schaffhouse, les fondés de pouvoir nommés par les deux Etats, savoir :

*Pour la Confédération suisse
et le Canton de Schaffhouse :*

Mr. le Conseiller fédéral Jaques *Stämpfli*, fondé de pouvoir de la Confédération suisse,

Mr. le Président du Gouvernement Henri *Ammann*,

„ le Conseiller d'Etat Georges *Böschenstein*,

„ le Conseiller d'Etat Jean *Hallauer*,

fondés de pouvoir du Canton de *Schaffhouse*.

Pour le Grand-Duché de Baden :

Mr. le Conseiller privé de Légation Gustave *Kühlenthal*,

„ le Conseiller de Légation Eugène *Regenauer*,

en conformité et en modification partielle du traité principal du 27 Juillet 1858*, conclu entre la Confédération suisse et le Grand-Duché de Baden touchant la continuation du chemin de fer grand-ducal du Rheinthal à travers des portions de territoire suisse, sont convenus des dispositions ultérieures suivantes :

* Voir Recueil officiel, t. III., p. 434.

Art. 1. Le Gouvernement du Grand-Duché de Baden s'engage à établir à ses frais et à mettre en exploitation, dans les limites du Canton et dans le délai de trois ans, à moins d'obstacles extraordinaires, le prolongement du chemin de fer grand-ducal, à partir de Waldshut dans la direction de Constance à travers le Canton de Schaffhouse.

Art. 2. La direction du tracé du chemin de fer par le territoire du Canton de Schaffhouse sera déterminée de telle sorte que la ligne franchisse près de Trasadingen la frontière suisse pour se diriger par le Klettgau sur Schaffhouse, de là traverser la vallée de Thayngen et quitter le territoire suisse près de la localité de Thayngen.

Les dispositions de l'art. 3 du traité principal du 27 Juillet 1852 sont d'ailleurs maintenues en ce qui concerne la construction et les conditions de la ligne, ainsi que l'établissement des gares.

Art. 3. Le Gouvernement du Canton de Schaffhouse s'engage :

1. à faire procéder à ses frais sur le territoire du Canton à l'expropriation du terrain nécessaire à la ligne et accessoires, faculté étant laissée au Gouvernement du Grand-Duché de déléguer un Commissaire spécial pour prendre part à cette opération.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Baden acquittera chaque fois en temps utile au Gouvernement du Canton de Schaffhouse les sommes nécessaires au paiement des prix d'achat ou des indemnités.

2. A céder gratuitement le terrain nécessaire pour la ligne et ses accessoires, qui est propriété du Canton ou de Communes.

3. A représenter le Gouvernement du Grand-Duché de Baden contre les prétentions que l'on voudrait faire dé couler de la convention conclue en date de Carlsruhe 11 Décembre 1855 avec la ci-devant Compagnie du chemin de fer de la chute du Rhin, dans le but d'obtenir la bonification des frais pour le tronçon entre la gare de Schaffhouse et le profil N° 15, en tant que ce rayon n'est pas utilisé pour la ligne badoise, et à effectuer le paiement pour le cas où l'obligation de fournir une indemnité serait reconnue fondée en droit.

4. A livrer gratuitement à l'administration badoise du chemin de fer à Schaffhouse, l'eau nécessaire à la gare, notamment pour l'alimentation des machines, eau qui sera amenée du canal voisin, sauf pendant le temps où il devra être fermé; l'eau potable d'une fontaine publique la plus rapprochée sera pareillement mise à la disposition de l'administration.

5. A se charger à ses frais de l'établissement, de l'entretien et de l'éclairage d'abords commodes de la gare à Schaffhouse et des autres points de station sur territoire schaffhousois; il en sera de même pour les rues environnant la gare à Schaffhouse et servant aussi à la circulation publique.

Art. 4. Le Gouvernement du Grand-Duché de Baden n'aura à acquitter au Canton ou à des Communes aucun impôt ou contribution quelconque, ni à fournir aucune prestation, soit pour l'acquisition d'immeubles pour la ligne et ses accessoires, soit pour l'exploitation.

Les bâtiments appartenant au chemin de fer ne seront jamais mis à requisition pour logements militaires.

Les employés de l'administration de la ligne, qui sont ressortissants badois, sont affranchis de toute imposition directe envers le Canton et les Communes.

Art. 5. Pendant l'exécution des travaux de la ligne et de ses accessoires, le Gouvernement du Grand-Duché de Baden doit être au bénéfice de la liberté d'industrie existant dans le Canton de Schaffhouse, en ce sens que les industriels, entrepreneurs et ouvriers employés par le dit Gouvernement ne seront soumis en cette qualité à aucune taxe cantonale ou communale sur l'industrie, ou imposition quelconque.

Art. 6. 1. Le Gouvernement fédéral suisse, ainsi que le Gouvernement du Canton de Schaffhouse, ne feront pas usage du droit de rachat de la ligne, appartenant à chacun d'eux aux termes de l'art. 38 du Traité principal du 27 Juillet 1852 avant l'expiration d'une exploitation de 50 ans, et ils comprendront dans le rachat toute la ligne située sur le territoire *schaffhousois*.

2. La somme de rachat pour les parties de la ligne empruntant le territoire suisse sera calculée et acquittée conformément à la clause de l'aliéna 2 de l'art. 38 mentionné.

3. Si, après le rachat, l'on ne pouvait s'entendre quant au maintien des deux lignes respectives et de leur exploitation continue, l'acquéreur aura à fournir en outre au Grand-Duché de Baden pour les sections de ligne situées entre Oberlauchringen et Singen sur territoire badois, avec accessoires, une indemnité qui doit être calculée à teneur de la disposition du 3. alinéa de l'art. 38 précité, sans pouvoir toutefois en aucun cas excéder la somme de un million cinq-cent-mille francs, soit sept-cent-mille florins, valeur d'Allemagne du Sud.

Cette indemnité sera payée en même temps que la somme de rachat.

Art. 7. En conformité de l'article qui précède, il sera remis, ainsi qu'il est prévu à l'article 7 du Traité principal du 27 Juillet 1852, au Gouvernement fédéral suisse une justification détaillée, et conforme au compte, renfermant l'état des frais de construction affectés non-seulement aux sections de ligne sur territoire suisse, mais aussi aux lignes contiguës sur territoire badois entre Oberlauchringen et Singen.

Les dispositions de l'article mentionné feront règle quant à la

reconnaissance de cette justification ou pour le cas où des observations viendraient à être présentées.

Art. 8. Des difficultés venant à surgir entre les parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente convention, elles seront tranchées par un tribunal d'arbitrage auquel les deux parties appelleront chacune deux arbitres qui choisiront en commun un surarbitre.

Art. 9. Toutes les dispositions du Traité principal du 27 Juillet 1852, qui ne sont pas contraires aux clauses de la présente convention additionnelle, seront maintenues sans changement.

La présente convention sera ratifiée et l'échange des actes de ratification aura lieu le plus tôt possible, et en tout cas dans les deux mois à dater de ce jour.

En foi de quoi les fondés de pouvoir respectifs ont signé et revêtu du sceau de leurs armes la Convention en deux expéditions de même teneur et en ont gardé chacun un exemplaire.

Carlsruhe, le 30 Décembre 1858.

(Sig.) STÄMPFLI.	(L. S.)	(Sig.) GUSTAVE KÜHLENTHAL.
” AMMANN.		
” G. BÖSCHENSTRIN. (L. S.)	”	EUGÈNE REGENAUER.
” J. HALLAUER.		

spéciale, attendu qu'il n'est pas possible de mettre en communication exclusivement sur le territoire badois les lignes qui aboutissent au-dessus et au-dessous de Schaffhouse.

Ces deux questions, la direction de la ligne à travers le Canton de Schaffhouse et la quote de l'indemnité pour les rayons badois contigus en cas de rachat, ont été depuis plusieurs années l'objet de négociations entre les autorités suisses et badoises.

Baden insistait sur la direction par Wangenthal, se fondant sur ce que cette ligne serait de beaucoup moins coûteuse quant à sa construction et à l'exploitation, attendu que l'on pourrait maintenir les principes badois adoptés relativement aux conditions de pente, et enfin que ce tracé touchait l'enclave badoise de Jestetten.

Dé notre côté, nous appuyâmes le Gouvernement de Schaffhouse demandant le tracé par le Klettgau et nous y persistâmes alors même que Schaffhouse — dans la pensée qu'il n'obtiendrait pas cette concession de la part de Baden — se montrait disposé à donner les mains à la ligne de Wangenthal. Les motifs qui nous engageaient à maintenir la ligne du Klettgau, consistaient en ce qu'elle parcourt le Canton de Schaffhouse d'une frontière à l'autre sur un espace d'environ 8 lieues sans interruption, tandis que la ligne de Wangenthal est interrompue par l'enclave badoise de Jestetten, de telle sorte que la ligne sur territoire schaffhousois serait coupée en deux tronçons, l'un d'à peu près deux lieues, l'autre d'environ quatre lieues de longueur; morcellement qui aurait rendu impossible ou du moins très difficile le rachat éventuel. Que de plus la ligne du Klettgau longe la route déjà existante et la direction de la circulation parcourt le Klettgau, contrée très fertile avec une population de 16,000 âmes, et le relie au chef-lieu, tandis que la ligne de Wangenthal ne touche, sur un long parcours, qu'une contrée inhabitée, et enfin que la ligne du Klettgau, ainsi que le démontre une expertise par nous ordonnée, présente, quant à la construction et à l'exploitation, des avantages qui ne le cèdent en rien à ceux de la ligne de Wangenthal. Après une résistance prolongée, Baden finit par souscrire à notre demande et donna son adhésion dans la présente convention à la direction par le Klettgau.

En retour de cette concession nous en avons mis d'autres en perspective en faveur de Baden à l'occasion de précédentes négociations, relativement aux conditions de rachat. Le premier point concernant la prolongation du terme de rachat, de 25 à 50 ans. Nous jugeâmes devoir faire cette concession, attendu que c'était le seul moyen d'engager Baden à consentir au tracé par le Klettgau, et que par là on gagne beaucoup quant à la signification et à la possibilité pratique du rachat éventuel. Le second point a trait à l'indemnité pour des sections de lignes contiguës sur territoire badois, pour le cas de l'exercice du droit de rachat. Nous nous refusâmes longtemps

à admettre les prétentions de Baden à cet égard, en ce qu'une pareille indemnité non seulement aggrave financièrement le rachat éventuel, mais encore porte à certains égards atteinte à la parité des deux Etats, puisque pour la réacquisition de l'entière souveraineté en matière de chemin de fer, la Suisse doit non seulement rembourser ce qui serait construit sur son territoire, mais encore contribuer à des constructions sur territoire badois. Les motifs suivants nous ont enfin déterminés à entrer dans les exigences de Baden jusque dans une certaine mesure exactement réglée par la convention. Le traité de 1852 part déjà de la supposition qu'une pareille indemnité devra être fournie, en réservant formellement une entente ultérieure. Déjà à l'occasion des négociations au sujet du traité de 1852 les délégués suisses avaient proposé d'adopter pour l'indemnité des tronçons limitrophes près de Schaffhouse la même disposition que pour Bâle, et ce ne fut qu'ensuite de la non-adhésion de Baden qu'une clause dans ce sens ne fut pas insérée dans le traité. A teneur de la convention actuelle il ne sera fourni d'indemnité que pour le temps pendant lequel, à dater du rachat, les deux parties ne pourraient s'entendre sur l'existence ultérieure des deux lignes et leur exploitation. Toutefois l'on peut admettre comme certain qu'une pareille entente interviendra, puisque les deux parties auront intérêt à ce que la ligne continue à être exploitée, et qu'au bout de cinquante ans on ne consentira pas à anéantir les moyens de circulation plus facilement que cela n'a lieu aujourd'hui. Enfin l'indemnité à fournir est fixée à un maximum de fr. 1,500,000. Les sections badoises limitrophes pour lesquelles l'indemnité est fixée ont ensemble une longueur d'environ 4 lieues; le maximum de l'indemnité ne saurait dès-lors pas être considéré comme exorbitant. On peut admettre que les frais de construction de la ligne sur le territoire du Canton de Schaffhouse s'élèveront à environ 9 millions de francs; lors du rachat éventuel, l'acquéreur aura, après déduction de la moins-value, à payer de 6 à 7 millions de francs; l'indemnité à payer pour les sections badoises limitrophes augmentera cette somme de 25 % au plus. Si un jour il est dans l'intérêt de la Suisse de faire valoir le droit de rachat et que Baden ne voulût pas consentir à des conditions équitables en vue d'une exploitation ultérieure en commun, ces 25 % ne constitueraient pas un bien grand sacrifice.

Les autres articles de la convention ne portent que sur des clauses spéciales et des prestations à fournir par le Canton de Schaffhouse. On trouvera peut-être quelque chose à redire sur les dispositions qui concernent la franchise absolue d'impôts, non-seulement pour la ligne elle-même, mais encore pour les employés badois du chemin de fer.

En ceci le traité de 1852 constitue un antécédent en stipulant la franchise absolue d'impôt vis-à-vis de la Confédération; puis vint

le traité spécial avec Bâle-Ville du 19 Février 1853, par lequel Bâle exonérait les employés badois du chemin de fer des impôts cantonaux et communaux; enfin Schaffhouse n'éleva lui-même aucune objection contre cette prétention de Baden, en sorte que dans cet état de choses il ne nous appartenait pas de faire opposition.

En ce qui touche la compétence pour la ratification de la présente convention, nous ferons remarquer que, si elle ne concernait que la question du tracé, l'approbation pourrait, aux termes de l'article 3 du traité principal de 1852, être prononcée par nous. Mais comme elle renferme, relativement à la question du rachat, en partie une modification, en partie un complément au traité de 1852, votre sanction est nécessaire.

Le Grand Conseil de Schaffhouse a prononcé l'approbation le 10 courant pour ce qui regarde le Canton.

Nous avons l'honneur de joindre ici le projet d'arrêté fédéral, saisissant cette occasion de vous assurer, Tit., de notre haute considération.

Berne, le 15 Janvier 1859.

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

Le Chancelier de la Confédération :
 SCHIESS.

PROJET D'ARRÊTÉ

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu la convention conclue, sous réserve des ratifications souveraines, entre les délégués de la Confédération et du Canton de Schaffhouse, d'une part, et les délégués du Gouvernement grand-ducal badois, d'autre part, daté de Carlsruhe le 28 Décembre 1858, concernant la continuation du chemin de fer badois à travers le Canton de Schaffhouse;

ainsi que le message du Conseil fédéral sur cette affaire, daté du 15 Janvier 1859,

ARRÊTÉ :

1. La convention susmentionnée est ratifiée par les présentes.
2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cet arrêté.



PROJET DE RÈGLEMENT.

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse

ARRÊTE

le règlement suivant pour les opérations électorales des deux Conseils législatifs réunis en Assemblée fédérale.

§. 1. Le bureau électoral se compose du président, des quatre scrutateurs du Conseil national et des deux scrutateurs du Conseil des Etats.

§. 2. Les élections de l'Assemblée fédérale ont lieu au scrutin secret et à la majorité absolue. L'élection d'une Commission peut être renvoyée au bureau.

§. 3. Pour une élection au scrutin secret, les scrutateurs distribuent aux membres des bulletins portant un signe particulier. Chaque scrutateur consigne au Secrétariat le nombre de bulletins qu'il a distribué.

§. 4. Chaque membre de l'Assemblée écrit sur son bulletin, en désignant clairement la personne, le nom de celui qu'il veut élire.

Lorsqu'il s'agit de plusieurs élections de même nature, l'Assemblée peut décider que plusieurs ou tous les noms seront inscrits simultanément sur le même bulletin.

§. 5. Les huissiers recueillent ensuite les bulletins et les transmettent au bureau.

§. 6. Pendant que les bulletins sont distribués et recueillis, les membres sont tenus de rester à leur place.

§. 7. Le bureau compte les bulletins rentrés. Le président proclame le nombre des bulletins distribués et celui des bulletins rentrés. Après cette communication le bureau n'admet plus de bulletins.

Si le nombre des bulletins rentrés dépasse celui des bulletins distribués, le scrutin est nul et l'opération doit être recommencée.

Au contraire, si les bulletins rentrés sont en nombre égal ou inférieur à celui des bulletins distribués, l'élection suit son cours.

§. 8. Le bureau se divise ensuite en deux sections. L'une se compose du chancelier et de deux scrutateurs; l'autre du remplaçant du chancelier et de deux scrutateurs. Les bulletins sont partagés pour le dépouillement entre ces deux sections.

Dans chacun des deux bureaux, l'un des scrutateurs ouvre les bulletins, l'un après l'autre, en lisant à haute voix le nom que porte chaque bulletin et en le transmettant à l'autre scrutateur pour le vérifier.

Le chancelier, respectivement son remplaçant, transcrit les noms au protocole et indique chaque fois, à haute voix, le nombre des suffrages obtenus par le candidat.

Lorsque le dépouillement de tous les bulletins est terminé, le secrétariat réunit le résultat de chaque section en un seul et le président le communique à l'Assemblée.

S'il n'y a pas de majorité, il doit être procédé à un nouveau tour de scrutin.

§. 9. Les deux premiers tours de scrutin sont entièrement libres. Sont éliminés dans les tours suivants celui ou ceux des candidats qui ont obtenu le moins de voix.

Toutefois lorsqu'un candidat réunit la majorité relative et que les autres obtiennent un nombre égal de voix, une votation spéciale décide lequel de ces derniers doit être éliminé. Dans cette votation les bulletins porteront le nom du candidat qui doit être éliminé.

§. 10. Lorsque, dans deux scrutins successifs, les voix se répartissent également entre plus de deux candidats, le sort désigne celui d'entr'eux qui doit être éliminé.

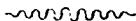
§. 11. Lorsqu'il ne reste plus en élection que deux candidats et qu'ils réunissent dans deux tours successifs le même nombre de voix, le sort désigne, après le second tour, celui des deux qui doit être élu.

§. 12. Dans les élections on ne doit pas tenir compte des bulletins blancs ou nuls, pour déterminer le chiffre de la majorité absolue. Ces bulletins sont déduits.

§. 13. Lorsqu'au scrutin de liste le nombre des candidats réunissant la majorité absolue excède celui des personnes à élire, ceux qui réunissent le plus grand nombre de voix sont considérés comme élus. Lorsque plusieurs candidats réunissent le même nombre de voix, c'est le sort qui décide.

Lorsque dans le cas susmentionné, le nombre des personnes réunissant la majorité absolue est insuffisant, le ou les candidats qui ont réuni le moins de suffrages sont éliminés et le scrutin suivant décide entre ceux qui restent en élection.

§. 14. Après chaque scrutin les bulletins rentrés sont anéantis.



CONVENTION concernant la continuation du chemin de fer badois sur le territoire du Canton de Schaffhouse. (Du 30 Décembre 1858.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1859
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.01.1859
Date	
Data	
Seite	86-95
Page	
Pagina	
Ref. No	10 057 871

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.