

CONCESSION

accordée

au Comité de la ligne du Seethal et de la Compagnie du chemin de fer Wildegg-Lenzbourg, pour une Compagnie à constituer en vue de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer de Bözenegg à la ligne du Nord-Est.

(Du 30 Novembre 1871.)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON D'ARGOVIE,

vu la demande de concession formulée par le Comité de la ligne du Seethal et la Compagnie du chemin de fer Wildegg-Lenzbourg, pour une Compagnie à constituer,

décète :

Art. 1^{er}. Il est accordé au Comité de la ligne du Seethal et à la Compagnie Wildegg-Lenzbourg, pour une Compagnie qu'ils se proposent de constituer en vue de la construction d'un chemin de fer depuis Bözenegg jusqu'au raccordement à la ligne du chemin de fer du Nord-Est, pour la construction et l'exploitation de ce chemin de fer, et cela aux conditions renfermées dans les dispositions ci-après.

La ratification de l'Assemblée fédérale est d'ailleurs réservée en exécution de l'art. 2 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer sur le territoire de la Confédération, du 28 Juillet 1852.

Art. 2. La concession est accordée pour 86 années consécutives, savoir jusqu'à l'expiration des concessions pour les autres chemins de fer sur territoire argovien.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat.

Art. 3. La Société à constituer élit domicile dans le Canton d'Argovie. Ce domicile sera déterminé d'une manière plus précise par les statuts. Elle peut être actionnée au dit domicile pour les engagements qui auront été contractés dans le Canton d'Argovie ou qui doivent être remplis dans ce Canton. Pour les réclamations touchant au droit réel, elle est justiciable des tribunaux du lieu où la chose est située.

Art. 4. Les statuts de la Compagnie seront soumis à la sanction du Conseil exécutif, et une fois qu'ils auront été approuvés ils ne pourront être modifiés qu'avec le consentement de cette autorité.

Art. 5. Les travaux ne pourront être commencés avant que les concessionnaires en aient soumis les plans à l'approbation du Conseil exécutif. Les concessionnaires ne pourront s'écarter ultérieurement de ces plans qu'après une nouvelle approbation du Conseil exécutif.

La Société devra en outre se concerter avec le Conseil exécutif sur la situation des gares, des stations, des arrêts et sur les communications y aboutissant.

Art. 6. La Société est tenue, au plus tard une année après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, de commencer les travaux de terrassement du chemin de fer sur le territoire du Canton, faute de quoi la concession sera censée révoquée à l'expiration de ce délai.

Le chemin de fer doit être achevé et livré à l'exploitation régulière dans les quatre ans à dater de la ratification fédérale de la présente convention.

Pour le cas où il ne serait pas satisfait à cet engagement dans le susdit délai, le Grand Conseil fixera le terme définitif qui lui paraîtra convenable eu égard aux circonstances.

Art. 7. La Société s'engage à établir le chemin de fer concessionné d'après les règles de l'art, comme aussi, dès qu'il sera

achevé, à le mettre dans un état d'exploitation régulière et bien organisée et à l'entretenir dans cet état pendant toute la durée de la concession.

A cet effet elle se fera constamment un devoir d'appliquer à la ligne concessionnée les améliorations qui seront apportées à d'autres chemins de fer de l'intérieur et de l'étranger bien organisés, notamment en ce qui concerne la célérité et la sûreté du service.

Le Conseil exécutif a en outre le droit d'exercer une surveillance particulière sur les travaux pendant la construction.

Art. 8. La Société prendra à ses frais les mesures nécessaires pour que les communications par terre et par eau, ainsi que l'usage des conduites d'eau, etc., ne subissent aucune interruption, soit pendant la construction du chemin de fer, soit plus tard, par suite des travaux que nécessitera son entretien. Les interruptions inévitables ne pourront avoir lieu que du consentement de l'autorité compétente. Les échafaudages, ponts et autres ouvrages analogues qui devront être établis pour éviter l'interruption des communications, ne pourront être livrés à la circulation que lorsque l'autorité compétente y aura consenti, après s'être assurée de leur solidité. L'autorité se prononcera avec la plus grande célérité possible. Néanmoins, si la mauvaise exécution de ces ouvrages occasionnait quelque dommage, les concessionnaires seraient tenus de le réparer.

Art. 9. Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des traversées, des passages souterrains et des coulisses, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, tuyaux de fontaine ou de gaz, tous les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes ou communautés, chargées de l'entretien, ne pourront avoir à supporter par suite de ces changements aucun dommage, ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

En cas de contestation sur la nécessité et l'extension des constructions de ce genre, le Conseil exécutif décide en dernier ressort.

Sont toutefois réservées les dispositions de la loi fédérale sur l'expropriation, à moins qu'il ne s'agisse de routes, d'eaux et d'ouvrages du domaine public.

Art. 10. Partout où la sûreté publique l'exigera, la Société établira et entretiendra à ses frais, de manière à donner toute sécurité, une clôture suffisante le long de la voie. En général elle prendra à ses frais toutes les dispositions que le Gouvernement jugera dès à présent ou plus tard nécessaires pour la sûreté pu-

blique, soit par l'établissement de postes de gardes ou autres mesures analogues.

Art. 11. Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par des communes des routes, canaux ou tuyaux de fontaines croisant le chemin de fer, la Société ne pourra réclamer d'indemnité pour atteinte portée à sa propriété; en outre, elle supportera à elle seule tous les frais résultant de la construction de nouvelles maisons de gardes et de l'établissement de gardes, qui seraient la conséquence de ces modifications.

En revanche, les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat, soit des communes intéressées ou des particuliers.

Pour le cas où l'exploitation serait interrompue pendant un temps plus ou moins long par des travaux ou constructions de l'Etat ou des communes, la Société a le droit de réclamer une indemnité correspondante.

Art. 12. Il est facultatif à la Société de construire la ligne à une voie simple ou à double voie.

Si le Conseil exécutif juge que l'établissement d'une seconde voie soit nécessaire eu égard à l'augmentation de la circulation ou pour la sûreté de l'exploitation, et que la Société s'y refuse, le différend sera vidé par des arbitres.

Art. 13. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Conseil exécutif, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Alors même que le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Conseil exécutif aura toujours le droit d'ordonner une pareille visite. Si elle constate des déficiences de nature à compromettre la sécurité du public, le Conseil exécutif aura le droit d'exiger de la Société qu'elle y remédie sur le champ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il pourra prendre lui-même les mesures nécessaires aux frais de la Société.

Art. 14. Sauf les restrictions établies par le présent acte de concession, l'entreprise du chemin de fer sera, comme toute autre entreprise particulière, soumise aux lois et ordonnances générales en vigueur dans le Canton.

Art. 15. La Société est affranchie de toute contribution cantonale ou communale tant en raison de ses propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de l'entreprise.

Toutefois, ne sont pas comprises dans cette exemption les contributions pour l'assurance mutuelle contre les incendies. Cette disposition n'est point applicable non plus aux bâtiments ou biens-fonds qui appartiennent à la Société sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer.

Art. 16. Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique, en général de quelque intérêt scientifique, tels que les fossiles, les pétrifications, les minéraux, monnaies, etc., qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction du chemin de fer, sont et demeureront propriété de l'Etat.

Art. 17. La police du chemin de fer appartient en première ligne à la Société; sont toutefois réservées, dans toute leur intégrité, les attributions faisant partie du droit de haute surveillance qui appartient aux autorités argoviennes compétentes.

Les dispositions ultérieures concernant le maintien de la police du chemin de fer seront établies dans un règlement qu'élaborera la Société et qu'elle soumettra à l'approbation du Conseil exécutif.

Art. 18. Les fonctionnaires et employés de la Société qui seront commis au maintien de la police du chemin de fer, feront entre les mains de l'autorité compétente la promesse solennelle de remplir fidèlement leur devoir. Pendant l'exercice de leurs fonctions ils porteront des insignes faciles à reconnaître. Ils ont le droit d'arrêter sur-le-champ les individus qui contreviendraient aux règlements de police du chemin de fer. Ils les livreront aussitôt aux fonctionnaires administratifs compétents, lesquels prendront telles mesures ultérieures qu'il appartiendra.

Toutes les fois que la Direction de police exigera le renvoi d'un employé de police du chemin de fer, pour infraction aux devoirs de sa charge, il sera déféré à cette demande, sauf recours au Conseil exécutif.

Art. 19. Lors de la nomination d'employés qui, pour l'exercice de leurs fonctions, doivent établir leur domicile dans le Canton d'Argovie, on donnera, à mérite égal, la préférence aux citoyens du Canton d'Argovie ou aux citoyens suisses domiciliés dans ce Canton.

Art. 20. Les concessionnaires s'engagent à prendre les arrangements nécessaires pour qu'au moins trois trains ordinaires composés de voitures de toutes les classes parcourent chaque jour toute l'étendue de la ligne dans les deux directions et en touchant à toutes les stations.

Si la Société organise des trains de grande vitesse, comme elle y est autorisée, elle n'est pas tenue d'y joindre aussi des voitures de III^e classe.

Art. 21. La Société communiquera en temps utile ses horaires au Conseil exécutif.

Art. 22. Les trains ordinaires de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins 5 lieues à l'heure.

Art. 23. Les marchandises à transporter par les trains de marchandises seront expédiées au plus tard dans les deux fois 24 heures, après la remise à la station de chemin de fer, le jour de la remise non compris, à moins que l'expéditeur n'ait accordé un plus long terme.

Les marchandises destinées à être transportées par les trains de voyageurs seront, à moins d'empêchements extraordinaires, expédiées par le premier train de cette espèce. A cette fin elles seront déposées à la station au moins une heure avant le départ du train.

Art. 24. Il sera établi au moins trois classes de wagons pour le transport des personnes par les trains de voyageurs. Les wagons de toutes classes seront couverts, garnis de sièges, munis de vitres et pourvus d'appareils de chauffage suffisants.

Le transport des personnes devra aussi pouvoir se faire par les trains de marchandises.

Art. 25. Le maximum des taxes de transport que la Société est autorisée à percevoir est fixé comme suit :

Dans les wagons de I^{re} classe, 50 cent. par lieue suisse de la voie ferrée.

»	»	»	»	II ^{me}	»	35	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	III ^{me}	»	25	»	»	»	»	»	»	»	»

Les enfants au-dessous de 10 ans ne paient que moitié prix pour toutes les classes.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % sur la taxe ci-dessus pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour. Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même ligne pendant un espace de trois mois.

Le bagage des voyageurs, à l'exception de menus effets qu'ils gardent près d'eux et qui doivent être transportés gratis, est assujéti à une taxe de fr. 0. 12 au plus par quintal et par lieue.

La taxe pour les personnes transportées par les trains de marchandises doit être inférieure à celle qui est perçue des voyageurs transportés par les trains ordinaires de voyageurs.

Art. 26. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit :

	Par lieue
Chevaux, mulets et ânes	par pièce à fr. 0,80
Bœufs, vaches et taureaux	» » » » 0,40
Veaux, porcs, chiens, moutons et chèvres	» » » » 0,15

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

Art. 27. Il sera établi des classes pour les marchandises.

Le maximum de la taxe pour le transport d'un quintal de marchandises par les trains ordinaires de marchandises est fixé à fr. 0,05 par lieue.

La taxe pour le transport du numéraire doit être calculée de manière à ce que le maximum soit de fr. 0,05 par 1000 francs et par lieue.

Art. 28. La Société fixera de la manière qu'elle jugera convenable la taxe pour le transport des voitures.

Art. 29. Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises pourra être portée à 8 centimes par quintal et par lieue.

Les charges de produits agricoles et industriels n'excédant pas 50 livres, que leurs porteurs voyageant avec un train de personnes amènent avec eux et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes des frais de transport. Ce qui excède les 50 livres est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les marchandises dont le poids n'excède pas 50 livres, seront transportées par les trains de voyageurs.

Art. 30. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'une demi-lieue seront comptées pour une demi-lieue entière, les fractions d'un demi-quintal pour un demi-quintal, et, dans les cas d'envoi de numéraire, les fractions de fr. 500 seront comptées pour une somme de fr. 500 entiers; en général, il ne sera jamais payé moins de 25 centimes pour le transport d'un objet expédié par le chemin de fer.

Art. 31. Le tarif établi par les articles précédents n'est applicable qu'aux transports effectués par les convois de chemin de fer et ne concerne point le transport aux stations et depuis les stations.

Art. 32. La Société établira avec l'approbation du Conseil exécutif des règlements spéciaux et des tarifs détaillés pour les services de transport.

Art. 33. Tous les changements aux tarifs et aux règlements de transport doivent être dûment publiés, les premiers au moins 14 jours avant leur mise en vigueur s'il s'agit d'une augmentation.

Art. 34. Si la Société juge à propos de baisser les taxes, cette réduction doit être maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et six mois pour les marchandises.

Toutefois cette disposition ne s'appliquera pas aux trains dits de plaisir ou à des faveurs exceptionnelles dans des occasions particulières.

Art. 35. L'administration du chemin de fer ne peut, en matière de taxes, accorder à aucune personne un avantage qui ne serait pas le même pour chacun dans les mêmes circonstances.

Art. 36. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer s'élève au-delà de 10 %, le maximum des taxes de transport que la compagnie ne peut dépasser dans son tarif, aux termes du présent acte de concession, sera réduit par convention amiable à conclure entre le Conseil exécutif et les concessionnaires. Si cette réduction ne peut être arrêtée de gré à gré, le différend sera jugé par des arbitres.

Art. 37. La Société est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter pour la moitié de la taxe la plus basse, par des trains ordinaires, les militaires au service fédéral ou cantonal, ainsi que le matériel de guerre qui les accompagne. Toutefois, les Cantons respectifs supporteront les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour les transports de poudre et de munitions; ils répondront de tous les dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

Art. 38. La Société est tenue, lorsqu'elle en est requise par l'autorité de police compétente, de transporter par les convois du chemin de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte du Canton d'Argovie.

Le mode et le tarif de ces sortes de transports seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas les prix seront fixés au taux le plus bas possible.

Art. 39. L'administration du chemin de fer prendra, de concert avec les autorités compétentes, des mesures propres à assurer la perception de l'impôt de consommation sur les boissons.

Art. 40. Si la Confédération n'a pas déjà fait usage ou ne déclare pas vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton d'Argovie aura le droit de racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer formant l'objet de la présente concession, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 17^e, 32^e, 47^e, 62^e et 77^e année, à dater du jour de la concession, et à l'expiration de la concession (art. 2), pourvu qu'il en avise la Société 5 ans d'avance. Il ne pourra toutefois user de la faculté de rachat qu'en se chargeant de la ligne entière.

Art. 41. Si les parties ne peuvent pas s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a. Dans le cas du rachat à l'expiration des 17^e, 32^e et 47^e années on paiera 25 fois la valeur du produit net, pour la première période pendant les 5 années et pour la deuxième et la troisième période pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle le Canton d'Argovie a annoncé le rachat; dans le cas de rachat à l'expiration de la 62^e année il sera payé 22 1/2 fois, et à l'expiration de la 77^e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu néanmoins que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif.

Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul on défalquera les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

- b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la concession, la somme à laquelle on présume que s'élèveraient les frais de construction de la voie et de son organisation en vue de l'exploitation, à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.
- c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par arbitres.

Art. 42. Après l'achèvement du chemin de fer il sera déposé dans les archives de l'Etat d'Argovie et de la Société un compte de toutes les dépenses, tant pour la construction de la ligne que pour son organisation en vue de l'exploitation; il y sera joint en outre un plan cadastral et de délimitation.

Si l'on exécute par la suite des travaux ultérieurs qui n'aient pas simplement pour objet l'entretien du chemin de fer, ou que

l'on augmente le capital d'exploitation, on déposera pareillement dans les deux archives susmentionnées les comptes des nouveaux frais.

Les exemplaires de ces comptes qui seront déposés aux archives devront toujours être certifiés exacts par le Conseil exécutif aussi bien que par la Société.

Art. 43. Le Conseil exécutif a le droit d'élire un membre du Conseil administratif de la Compagnie.

Art. 44. La Société est tenue de présenter chaque année au Conseil exécutif un rapport et le compte annuel concernant l'entreprise du chemin de fer.

Art. 45. Indépendamment des cas prévus par les articles 12, 36 et 41, toutes les contestations de droit privé ayant trait à l'interprétation de la présente concession seront réglées par voie d'arbitrage.

Art. 46. Le tribunal appelé à statuer sur les contestations qui, aux termes de la présente concession, doivent être réglées par arbitres, sera composé comme suit : chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du surarbitre, le Tribunal fédéral fera une triple présentation, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées. Celle qui restera sera surarbitre.

Art. 47. La Compagnie n'a pas le droit de transmettre le présent acte de concession à une autre Compagnie sans l'autorisation du Grand Conseil argovien.

Lors de la transmission de la concession à une autre Compagnie, celle-ci peut être tenue de fournir un cautionnement.

Art. 48. Le Conseil exécutif est chargé de prendre les dispositions rendues nécessaires par la délivrance de la présente concession.

Donné à Aarau, le 30 Novembre 1871.

Le Président du Grand Conseil :

PL. WEISSENBACH.

Les Secrétaires :

EDOUARD REINLI.

L. NUSSBAUMER, avocat.

CONCESSION accordée au Comité de la ligne du Seethal et de la Compagnie du chemin de fer Wildegg-Lenzbourg, pour une Compagnie à constituer en vue de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer de Bözenegg à la ligne du Nord-Est. (Du 30 N...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.02.1872
Date	
Data	
Seite	218-227
Page	
Pagina	
Ref. No	10 062 158

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.