

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer à voie étroite
(en partie à crémaillère)
de la gare de Neuchâtel à Serrières.

(Du 12 mars 1888.)

Monsieur le président et messieurs,

Déjà en 1884, on a sollicité de deux côtés différents la concession de chemins de fer à voie étroite, destinés à relier d'abord la gare de Neuchâtel avec la ville, puis celle-ci avec Serrières, d'après un projet, et avec Boudry, d'après un autre. Ensuite des difficultés provenant des requêtes concurrentes, ainsi que de l'utilisation projetée des routes et rues pour la section gare-ville de Neuchâtel, la tractation des demandes déposées a été différée et les postulants renvoyés en première ligne aux autorités cantonales. Par requête collective du 20 décembre 1886, les différents intéressés retirèrent leurs demandes en concession et s'entendirent pour un projet commun prévoyant en premier lieu une correspondance par chemin de fer à voie étroite, en partie à crémaillère, entre la gare et la ville de Neuchâtel et entre celle-ci et Serrières, pour laquelle M. A. Merian, ingénieur, à Neuchâtel, agissant tant en son propre nom qu'en celui des anciens postulants des concessions précitées (MM. E. Pümpin, Erhard Borel et la société technique, représentée par MM. Perrier, Colin et Convert, à Neuchâtel), a déposé une demande en concession.

Comme ce nouveau projet prévoit aussi l'utilisation du domaine public pour l'établissement du chemin de fer sur la section gare-ville de Neuchâtel, les requérants ont été derechef invités à s'adresser au préalable aux autorités cantonales ou locales compétentes, pour s'entendre avec elles relativement à l'usage des routes, rues et places. Il résulte du préavis du conseil d'état de Neuchâtel que le terrain sur lequel le chemin de fer sera construit, notamment la route de la gare, sauf une portion insignifiante à proximité de la gare, est la propriété de l'état, c'est-à-dire du canton de Neuchâtel, et qu'au nom de ce dernier le gouvernement n'a non seulement aucune objection à présenter au projet des requérants, mais qu'il est même très sympathique à cette entreprise qu'il considère comme étant d'un grand intérêt pour la population.

La question de l'usage des routes qu', d'après la pratique constante, doit être résolue avant d'entrer en matière sur les demandes en concession pour chemins de fer routiers, pouvant ainsi être considérée comme réglée, et les documents exigés par la loi ayant été produits, nous estimons que rien ne s'oppose à l'octroi de la concession par la Confédération.

Les négociations conférencielles, prévues à l'article 2 de la loi sur les chemins de fer, ont eu lieu le 2 mars courant, et elles ont eu pour résultat l'adhésion de tous les intéressés au projet de concession que nous vous soumettons aujourd'hui.

Avant de passer à son examen, nous résumons brièvement quelques renseignements relatifs à la ligne projetée.

Pour motiver leur demande au point de vue économique, les requérants font observer que, lors de l'établissement des chemins de fer qui sillonnent actuellement le canton de Neuchâtel, on a eu en général trop peu égard aux intérêts locaux, à cause du caractère essentiellement intercantonal ou international de ces voies de communication, et que ce ne sont ainsi que les localités situées à proximité immédiate qui profitent des grands avantages que procure un moyen de transport rapide et économique, tandis que les localités éloignées, privées de ces facilités, n'ont pu prospérer. C'est surtout le cas pour la localité industrielle de Serrières, qui doit chercher à obtenir une correspondance directe par voie ferrée, si elle veut placer ses établissements industriels dans des conditions aussi bonnes que celles dont disposent les établissements similaires du canton.

La ville de Neuchâtel elle-même, dont le centre est éloigné de la gare, s'est ressentie de cette distribution peu judicieuse des voies ferrées qui aboutissent chez elle, et ne trouvera la juste compensation de cette situation que dans la réalisation d'un moyen de locomotion rapide et économique entre la ville et la gare.

La création de cette communication nécessaire entre la gare et la ville de Neuchâtel d'une part, et Serrières d'autre part, a fait en conséquence l'objet de constantes études ayant produit divers projets, en partie concurrents, mais qui ont échoué et finalement abouti à une entente des divers intéressés sur le projet actuel.

Les requérants ont l'intention de l'exécuter successivement, la première partie (gare-ville de Neuchâtel) devant être construite immédiatement, et l'autre (Neuchâtel-Serrières) en même temps qu'on entreprendra la nouvelle route longeant le lac.

L'exposé général contient en outre des renseignements au sujet du trafic admissible des voyageurs, bagages et marchandises, ainsi que des rendements présumables de l'entreprise que nous nous abstenons de reproduire, nous contentant de nous référer à la demande elle-même.

Le tracé commence à la gare de la Suisse occidentale-Simplon à Neuchâtel (cote 479,63), suit le côté droit de la route de la gare et de la rue des Terreaux, traverse la rue de l'hôtel-de-ville, puis atteint la station du port (cote 435); il traverse ensuite la place du gymnase, et arrive par la rue de la place d'armes et la place Pury à la place du marché; il suit alors le côté nord de la promenade, puis le bord du lac jusqu'à Serrières (cote 433,000). La longueur est de 1334 mètres de la gare de la Suisse occidentale-Simplon jusqu'à la place du marché, et de là à Serrières, de 1897 mètres, ensemble 3231 mètres.

Sur la section de la gare de la Suisse occidentale-Simplon au port, pour une différence de niveau à franchir de 35 mètres en chiffre rond, il y a des rampes atteignant 81 ‰ qui exigeront à quelques endroits une crémaillère, tandis que la seconde section, du port à Serrières, suit généralement une ligne horizontale ne présentant que quelques rampes insignifiantes.

L'écartement des rails est fixé à un mètre et le plus petit rayon de courbe sera de 30 mètres. La superstructure sera établie d'après un système ayant fait ses preuves, et, là où la ligne utilise les routes, rues et places publiques, elle sera noyée de telle sorte que le rebord supérieur des rails ne dépassera pas le niveau du terrain, afin de ne pas nuire à la circulation des piétons et des voitures. Pour la crémaillère, on a choisi un système spécial pour routes.

A l'exception de la station de Serrières, la ligne sera entièrement établie sur le domaine public (routes, rues, places et rives du lac). Les requérants espèrent que l'état construira la route projetée, longeant le lac, de Neuchâtel à Serrières. Dans ce cas, le chemin de fer suivrait cette route sur le côté nord, tandis que si

elle n'est pas construite, il faudra construire un propre corps de voie qui suivra le bord du lac.

Aux stations du port et de Serrières, il y aura des emplacements suffisants pour le public et le service du chemin de fer, tandis que, à la gare de la Suisse occidentale-Simplon, on ne projette d'établir qu'un abri.

En ce qui concerne le matériel roulant, il y aura trois locomotives système mixte, qui pourront être employées aussi bien sur les sections à crémaillère que sur celles à adhésion simple, et qui pourront remorquer une charge brute d'au moins 18 tonnes.

Les voitures, au nombre de quatre, seront construites d'après le système américain, à quatre essieux, et pourront contenir de 70 à 75 personnes. Il y aura en outre le nombre suffisant des wagons à marchandises d'une force de cinq tonnes chacun.

Le système d'exploitation est mixte; entre la gare et la ville de Neuchâtel, le système à crémaillère, et sur le reste de la ligne, le système de simple adhésion.

Les frais d'établissement des deux sections (gare de la Suisse occidentale-Simplon-place du marché et place du marché-Serrières) sont devisés comme suit :

	I ^{re} section. Fr.	II ^{me} section. Fr.
1. Travaux préliminaires et frais de fondation	10,000	—
2. Expropriations	—	15,000
3. Terrassements et travaux d'art	—	55,500
4. Superstructure	64,854	58,710
5. Bâtiments	25,000	34,000
6. Téléphone et conduite d'eau	1,000	1,000
7. Mobilier et ustensiles	2,000	2,000
8. Matériel roulant	66,500	54,000
9. Administration, surveillance et intérêt pendant la construction, frais d'émission	6,000	6,000
10. Imprévu	4,646	3,790
	<hr/>	<hr/>
	130,000	230,000
		180,000
	<hr/>	<hr/>
	Ensemble	410,000

Le calcul du rendement probable fait également une différence entre les deux sections et donne les chiffres suivants :

	1 ^{re} section. Fr.	2 ^{me} section. Fr.
<i>A. Recettes de l'exploitation :</i>		
1. Voyageurs . . . 120,000 et 50,000 à 10 et 15 cent.	12,000	7,500
32,000 et 10,000 à 20 et 25 cent.	6,000	2,500
2. Bagages . . . 54,750 et 10,000 colis à 10 cent.	5,475	1,000
3. Marchandises . 7,300 tonnes à 100 cent. sur chaque section	7,300	7,300
15,000 tonnes à 150 cent. sur chaque section	—	22,500
4. Indemnité pour le service de la poste	9,000	4,000
5. Divers	225	200
	40,000	45,000
<i>B. Dépenses de l'exploitation</i>	28,000	24,000
Excédant	11,000	21,000
ce qui, après déduction des versements au fonds de réserve, soit	2,500	2,000
permettrait, avec les sommes restantes, de de payer, en chiffres ronds	8,500	19,000
du capital de construction de	5 % et 8 %	
ou 6,7 % pour les deux sections réunies.	180,000	230,000

Nous faisons précéder des observations suivantes les conditions de la concession que nous vous proposons :

A l'article 5, le délai pour le dépôt des justifications technique et financière, ainsi que des statuts, est plus long que ce n'est généralement le cas, afin d'éviter une fixation spéciale de délais pour chacune des deux sections qui doivent être construites successivement.

L'article 12 n'oblige la société à transporter en première ligne que des voyageurs, bagages et marchandises; il réserve toutefois au conseil fédéral le droit de déterminer éventuellement, c'est-à-dire au cas où le besoin s'en ferait sentir plus tard, si et jusqu'à quel point elle devra se charger du transport de bétail.

L'article 13 stipule expressément que les trains correspondront, en gare de Neuchâtel, à ceux de la Suisse occidentale-Simplon et du Jura neuchâtelois, correspondance que, dans son propre intérêt, la compagnie serait forcée d'établir. On a également fixé en conséquence un maximum de trains.

A l'article 14, la fixation de la charge maximale d'un train est réservée au conseil fédéral, ce qui nous paraît justifié par les conditions exceptionnelles d'exploitation de la section gare de la Suisse occidentale-Simplon-port.

Quant aux taxes, nous avons fait figurer à l'article 15 celles de la concession normale, à la seule exception que la 1^{re} classe de voyageurs paiera 8 au lieu de 7 centimes.

A l'article 18, les taxes normales sont doublées, ce qui nous paraît justifié par les conditions d'exploitation difficiles. Il est en outre stipulé à l'article 18 *a* que le tronçon allant de la gare de la Suisse occidentale-Simplon au port comptera pour deux kilomètres de tarif, ce qui, d'une part, permettra à la compagnie de percevoir les taxes plus élevées qu'elle réclame, en considération des fortes rampes et des grands frais d'exploitation de cette section, sans que, d'autre part, il soit nécessaire de s'écarter des taxes kilométriques uniques.

Conformément à l'article 12, alinéa 2, l'article 17 réserve éventuellement au conseil fédéral la fixation des taxes pour le transport du bétail.

En ce qui concerne l'utilisation du domaine public pour l'établissement du chemin de fer, l'article 27 soumet la compagnie aux dispositions établies par les autorités cantonales compétentes, en tant qu'elles ne sont pas en contradiction avec la concession fédérale; il réserve aussi au conseil fédéral l'approbation des conventions à passer à cet effet.

Nous avons inséré à l'article 28 les délais de rachat tels qu'ils figurent dans les récentes concessions.

Le projet d'arrêté ci-après, auquel les représentants du gouvernement cantonal ainsi que les requérants ont adhéré lors de la conférence, contient pour le surplus les dispositions d'usage.

Nous vous proposons en conséquence de l'adopter et vous présentons, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 12 mars 1888.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

HERTENSTEIN.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer à voie étroite,
en partie à crémaillère,
de la gare de Neuchâtel à Serrières.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la requête de MM. Auguste Mérian, ingénieur à Neuchâtel, et consorts, du 24 février 1887;

vu le message du conseil fédéral du 12 mars 1888,

arrête :

Il est accordé à MM. *Auguste Mérian*, ingénieur à *Neuchâtel*, et consorts, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de

fer à voie étroite, en partie à crémaillère, de la *gare de Neuchâtel à Serrières*, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

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.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du présent arrêté.

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

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 le délai de deux années à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, ainsi que les statuts de la société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer six mois après l'approbation des plans.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation deux ans après le commencement des travaux de terrassement.

Art. 7. Le conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, 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 voie étroite, les rails ayant un mètre d'écartement; dans la ville de Neuchâtel, en partie d'après le système à crémaillère.

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 Neuchâtel et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

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

Art. 12. La société est tenue de transporter en première ligne des voyageurs, bagages et marchandises.

Le conseil fédéral déterminera, cas échéant, jusqu'à quel point elle devra se charger du transport de bétail.

Art. 13. En gare de Neuchâtel, les trains devront correspondre avec l'arrivée et le départ des trains de la Suisse occidentale-Simplon et du Jura neuchâtelois, et le transport des voyageurs Neuchâtel-gare-Neuchâtel-ville aura lieu au moins 15 fois par jour dans chacune des deux directions.

Sur la section Neuchâtel-ville - Serrières, il y aura au moins dix trains par jour dans chaque direction, avec arrêts à toutes les stations.

La fixation de la vitesse des trains est réservée au conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira deux classes de voitures d'après le système américain. Elle devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des sièges.

Le conseil fédéral fixera le nombre des wagons dont un train pourra se composer.

Art. 15. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

dans les voitures de 1^{re} classe, 8 centimes par kilomètre de la voie ferrée,

dans les voitures de 2^{me} classe, 5 centimes par kilomètre.

Dans les deux classes, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement ; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans la voiture.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 5 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

La société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour.

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 portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

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

Art. 17. Le conseil fédéral fixera, cas échéant, les taxes pour le transport du bétail.

Art. 18. Le tarif établira, pour les marchandises, des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de 4 centimes et la plus basse plus de 2 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport 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 des marchandises seront transportées en grande vitesse, la taxe pourra être élevée de 50 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxes en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

La compagnie est autorisée 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 envoi est fixé à 10 centimes.

Art. 18 *a*. La section dès la gare de Neuchâtel au port comptera pour 2 kilomètres, pour le service des voyageurs comme pour celui des marchandises.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur 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 chemin de fer.

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 20 kilogrammes seront comptés pour 20 kilogrammes pleins. L'excédant de poids est calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeurs, 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 divisible par 5.

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. Toutefois, le transbordement de la marchandise à la gare de Neuchâtel est compris dans le prix de transport. Les marchandises devront d'ailleurs être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie, et il ne peut dans la règle être 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 et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. La compagnie devra se soumettre aux dispositions du règlement de transport des chemins de fer suisses. Si elle estime que des modifications soient nécessaires, celles-ci ne pourront avoir lieu qu'avec l'assentiment du conseil fédéral.

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

Art. 23. Tous les règlements et 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 6 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le conseil fédéral et la compagnie 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. La compagnie 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. 26. La société est tenue d'alimenter convenablement un fonds de renouvellement et de réserve et de créer une caisse de malades et de secours pour son personnel, ou de l'assurer à une compagnie d'assurances. Les dispositions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du conseil fédéral.

Art. 27. En ce qui concerne l'usage des routes et places publiques pour l'installation de la voie ferrée, que ce soit pendant la construction ou pour la construction et l'exploitation en tant qu'il ne s'agit pas d'expropriations, la compagnie est soumise aux dispositions établies par les autorités cantonales, pourvu qu'elles ne soient pas en contradiction avec les prescriptions de la présente concession. Le cahier des charges y relatif sera soumis à l'examen et à l'approbation du conseil fédéral.

Art. 28. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du canton de Neuchâtel, 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 1915 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 pension et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au canton de Neuchâtel dans un état 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 équivaldra, dans le cas du rachat jusqu'au 1^{er} mai 1930, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1^{er} mai 1930 au 1^{er} mai 1945, à 22 $\frac{1}{2}$ fois, et du 1^{er} mai 1945 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation du produit net, on ne prendra en considération et 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 Neuchâtel aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat, tel qu'il est défini à l'article 28, et le canton de Neuchâtel est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la compagnie 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 chemin de fer à voie étroite (en partie à crémaillère) de la gare de Neuchâtel à Serrières. (Du 12 mars 1888.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1888
Date	
Data	
Seite	527-540
Page	
Pagina	
Ref. No	10 068 826

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.