

## Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale relatif à la concession d'un chemin de fer à voie étroite de Boudry par Bas-de-Sachet près Cortaillod à Serrières, comme continuation de la ligne, concessionnée le 23 mars 1888, de la gare de Neuchâtel à Serrières.

(Du 1<sup>er</sup> décembre 1888.)

---

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 15 septembre 1888, messieurs Emile Henry, notaire, et H.-F. de Coulon, tous deux à Cortaillod, agissant au nom d'un comité d'initiative, sollicitent la concession d'un chemin de fer à voie étroite de *Boudry* par *Bas-de-Sachet* près Cortaillod à *Serrières*, comme continuation de la ligne, concessionnée le 23 mars 1888, de la gare de Neuchâtel à Serrières.

La ligne prend naissance à Boudry, se dirige, utilisant autant que possible la route cantonale, sur Bel-Air, tourne ensuite, longeant la route et traversant l'Areuse, dans la direction de Bas-de-Sachet près Cortaillod, revient sur Bel-Air et de là se dirige en ligne droite contre la croisée des chemins à proximité du cimetière de Colombier, laissant le hameau d'Areuse un peu à gauche; la ligne tourne ensuite légèrement et arrive par une forte tranchée près du gazomètre de Colombier, où sera établie la station. De ce point, la ligne se dirige contre la « Saunerie » d'où elle emprunte la grève du lac jusqu'à Serrières où a lieu la jonction avec la ligne déjà concessionnée. La longueur totale est de 8107 mètres.

Le chemin de fer sera établi avec écartement des rails d'un mètre. Les conditions des rampes et du tracé en général sont indiquées comme favorables. La rampe maximum est projetée à 14,5‰ et le plus petit rayon de courbe à 130 m.; la plupart des courbes auront toutefois 200 m. de rayon; 5822 mètres de la longueur totale seront en ligne droite, 2285 en courbes, 4663 en rampes ou pentes et 3444 en horizontale.

La tranchée déjà mentionnée, de 5 m. de profondeur, puis un remblai au bas des allées exigeront d'importants mouvements de terres. De là, jusqu'à Serrières, sur 3039 mètres de longueur, la voie suit la grève du lac à l'altitude de 435 m. L'expérience a démontré qu'à cette élévation les hautes eaux du lac ne sont pas à craindre. Entre Boudry, Bel-Air et Bas-de-Sachet, l'élargissement de la route est projeté aux endroits où cela sera nécessaire, et de Bel-Air jusqu'à la limite de la commune de Boudry, le tracé est presque au niveau des terrains environnants.

Les travaux d'art sont assez importants relativement à la longueur de la ligne: élargissement du pont de l'Areuse, deux ponts à Serrières, de nombreux ponceaux et aqueducs, ainsi qu'un mur de soutènement à Auvernier. Le travail le plus coûteux néanmoins consistera dans la protection du talus extérieur contre les vagues en temps de hautes eaux. Ce talus sera appuyé par une couche de gros blocs de pierre sur environ 50 cm. d'épaisseur. Si plus tard la route est construite contre le chemin de fer, ces matériaux serviront à protéger la route contre l'effort de la vague.

Les rails pour la superstructure de la voie seront en acier et du poids de 20 kilos par mètre courant; les traverses seront en chêne.

Boudry, le Bas-de-Sachet et Colombier auront des stations comme celles du chemin de fer du Val-de-Travers, tandis qu'il y aura seulement de simples abris à Bel-Air et Auvernier. Les stations communiqueront entre elles par le téléphone; aux haltes il sera établi dans la maison de la personne chargée de la vente des billets.

En fait de matériel roulant, on projette l'acquisition de: 3 locomotives de 12 tonnes à vide et 15 tonnes en feu, 4 voitures avec 6 places de I<sup>re</sup> classe et 27 places de II<sup>me</sup> classe, 1 fourgon postal et un wagon couvert. Le complément du matériel figure dans le devis Neuchâtel-Serrières.

Les frais sont devisés somme suit:

1. Etudes et frais de fondation . . . . .	fr. 5,000
2. Acquisition de terrains . . . . .	» 26,750
3. Terrassements . . . . .	» 58,500
4. Travaux d'art . . . . .	» 60,450
5. Correction de route . . . . .	» 650
6. Superstructure et accessoires . . . . .	» 149,757
7. Téléphone . . . . .	» 3,000
8. Stations . . . . .	» 30,000
9. Matériel fixe . . . . .	» 2,000
10. Matériel roulant . . . . .	» 69,800
11. Outillage . . . . .	» 4,000
12. Mobilier . . . . .	» 2,500
13. Frais généraux et d'administration . . . . .	» 14,820
14. Imprévu . . . . .	» 8,773

Ensemble fr. 436,000

Le comité compte couvrir cette somme par la subvention de fr. 218,000 fournie par le canton (aux termes de la loi du 7 juillet 1874), par des subventions des communes intéressées et le reste par l'émission d'actions et d'obligations.

On calcule les frais d'exploitation à fr. 1 par kilomètre de train, comme pour les lignes de Waldenbourg et de Lausanne-Echallens, ce qui, pour les 39,612 kilomètres admis par année, fait une somme de fr. 39,612. Les recettes sont par contre devisées à fr. 35,200 provenant du transport des voyageurs et fr. 15,500 du transport des marchandises, ensemble à fr. 50,700, ce qui, déduction faite des dépenses d'exploitation de fr. 39,612, donne un excédant de fr. 11,000 en somme ronde. Cette somme permettrait d'appliquer fr. 3,500 à l'alimentation d'un fonds de réserve et de payer un intérêt de 3,4 0/0 du capital non subventionnant.

La ligne dont il s'agit formera une seule entreprise avec celle déjà concessionnée gare de Neuchâtel-Serrières, en ce sens que la même société par actions reprendra les deux concessions. C'est le département des chemins de fer qui a engagé les postulants à fournir une déclaration formelle des concessionnaires de cette dernière ligne, à teneur de laquelle ceux-ci sont d'accord de réunir les deux projets en une seule entreprise. Nous estimons qu'on n'aurait effectivement pas pu admettre que deux compagnies différentes partageassent l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer régional de 11,3 km. seulement, formant naturellement une seule ligne.

Le conseil d'état de Neuchâtel, dont le préavis a été demandé conformément à la loi, n'a soulevé aucune espèce d'objections contre la demande en concession comme telle.

Ainsi que cela résulte d'une lettre du 2 novembre 1888 qui nous a été remise pour les requérants, le conseil d'état accorde en outre l'autorisation d'utiliser, entre Boudry et Bel-Air, le côté sud de la route pour y placer la voie ferrée, sous réserve toutefois de l'élargissement ou de la modification convenable de la route aux endroits où cela sera nécessaire, et à la condition que, pour la circulation sur la route, une largeur de 5,40 mètres reste libre (en dehors de la voie ferrée).

Entre Bel-Air et Bas-de-Sachet par contre, la route n'est pas assez large pour y placer la voie ferrée, de sorte qu'on a seulement autorisé d'adosser le chemin de fer à la route; il faudra en outre construire un pont spécial sur l'Areuse.

Les négociations conférencielles prévues par la loi ont eu lieu le 15 novembre dernier; elles ont eu pour résultat l'acceptation du projet de concession ci-après par tous les intéressés.

De notre côté nous ne voyons aucun empêchement à satisfaire à la demande en concession et nous vous recommandons en conséquence le projet d'arrêté dont la teneur suit.

Comme la ligne à concessionner forme la continuation de celle déjà concessionnée gare de Neuchâtel-Serrières, il y a lieu de fixer les mêmes conditions que pour cette dernière, pour autant du moins qu'elles lui sont également applicables.

Dans le préambule de l'arrêté, l'octroi de la concession est prévu pour le compte de la société par actions qui reprendra la concession de la ligne gare de Neuchâtel-Serrières.

Aux articles 15 et 18, contrairement à la concession Neuchâtel-Serrières, on a admis partout les taxes normales, attendu qu'ici des circonstances particulières (fortes rampes, système spécial avec exploitation coûteuse) qui, là, justifiaient des taxes plus élevées, n'existent pas, et il va aussi de soi que la disposition autorisant de compter pour 2 km la section de la gare au port de Neuchâtel, disparaît ici.

A l'article 21, la mention spéciale du transbordement des marchandises à la gare de Neuchâtel est biffée.

Enfin l'article 27 a été modifié en ce sens qu'on y a inséré la condition principale à laquelle le gouvernement de Neuchâtel attache l'autorisation de faire usage des routes, et que par contre la réserve stipulant que le cahier des charges y relatif doit être

soumis à l'examen et à l'approbation du conseil fédéral en a été biffée. Nous pensons que cette réserve n'est pas nécessaire, la prescription qui mentionne que la compagnie est soumise aux dispositions établies par les autorités cantonales, pourvu qu'elles ne soient pas en contradiction avec celles de la concession, nous paraissant sauvegarder suffisamment les droits des autorités fédérales.

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

Berne le 1<sup>er</sup> décembre 1888.

Au nom du conseil fédéral suisse,

*Le vice-président :*

HAMMER.

*Le chancelier de la Confédération :*

RINGIER.

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer à voie étroite de Boudry par le Bas de Sachet (près Cortaillod) à Serrières, comme prolongation du chemin de fer de la gare de Neuchâtel à Serrières.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de MM. Emile Henry et H. F. de Coulon, à Cortaillod, en leur qualité de président et secrétaire du comité d'initiative du chemin de fer régional du Vignoble, en date du 15, arrivée le 17 septembre 1888 ;

vu le message du conseil fédéral du 1<sup>er</sup> décembre 1888,

arrête :

Il est accordé à MM. *Emile Henry* et H.-F. *de Coulon*, à Cortaillod, agissant au nom d'un comité d'initiative, pour le compte de la société par actions à constituer qui reprendra la concession du chemin de fer à voie étroite de la gare de Neuchâtel à Serrières, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite de *Boudry* par le *Bas de Sachet* (près Cortaillod) à *Serrières*, comme prolongation du chemin de fer de la gare de Neuchâtel à Serrières, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1<sup>er</sup>. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploita-

tion 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 23 mars 1888.

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 ou les règlements, ainsi que les statuts de la société.

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

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans le délai de 2 ans à partir du commencement des travaux.

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 une voie, avec écartement d'un mètre entre les rails.

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 les voyageurs, bagages et marchandises.

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

Art. 13. Le transport des voyageurs aura lieu, en été au moins six fois et en hiver au moins cinq fois par jour, dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt 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.

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

dans les wagons de 1<sup>re</sup> classe, 7 centimes par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2<sup>me</sup> classe, 5 centimes par kilomètre.

Dans toutes les classes de wagons, 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 le wagon.

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 deux centimes et la plus basse plus d'un centime par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport de 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 de 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 100 % 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 des taxes exceptionnelles pour le transport d'équipages de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 10 centimes.

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. Pour les envois de numéraire et 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 au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être 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 du domicile de l'expéditeur à la gare et de celle-ci 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 les animaux vivants 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 trois 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. Pour autant que le chemin de fer est placé sur la route, la largeur à laisser libre pour la circulation en dehors de la voie ferrée, sera de 5,40 m.

Au reste en ce qui concerne l'usage ses 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.

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<sup>er</sup> 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 pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obli-

gation 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> mai 1930 au 1<sup>er</sup> mai 1945, à 22 $\frac{1}{2}$  fois, et du 1<sup>er</sup> 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 fond 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 relatif à la concession d'un chemin de fer à voie étroite de Boudry par Bas-de-Sachet près Cortaillod à Serrières, comme continuation de la ligne, concessionnée le 23 mars 1888, de la gare de Neuchâte...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1888
Date	
Data	
Seite	902-913
Page	
Pagina	
Ref. No	10 069 134

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.