

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Zwingen à Erschwil (chemin de fer de la vallée de la Lüssel).

(Du 3 juin 1918.)

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 28 décembre 1917, adressée au département des chemins de fer, MM. A. Borer, député au Grand Conseil et fabricant à Breitenbach et Ad. Ruetsch, notaire à Laufon, ont demandé une concession pour un chemin de fer électrique à voie étroite de Zwingen à Erschwil (chemin de fer de la vallée de la Lüssel). Le rapport général joint à la requête expose, en substance, que l'on s'efforce depuis longtemps déjà d'obtenir une meilleure communication entre les localités de la vallée de la Lüssel d'une part, ainsi qu'entre ces dernières et Laufon et Bâle d'autre part. L'essor économique qu'a pris ces dernières années la région de la Lüssel ensuite du développement d'industries importantes n'a fait qu'accroître le besoin de ces nouvelles relations. Une bonne partie de la population de la vallée est occupée dans les localités industrielles de Breitenbach et de Büsserach ou d'autres endroits. Il s'ensuit que le trafic-voyageurs est assez considérable dans la région. La station de Zwingen délivre en moyenne plus de 98.000 billets de chemins de fer par an et les courses postales Zwingen-Erschwil et Laufon-Büsserach sont également très fréquentées. Le trafic-marchandises est aussi important. Zwingen voit arriver annuellement plus de 10.000

tonnes de marchandises de la vallée de la Lüssel et plus de 6000 en partent pour les communes précitées et autres. Il convient de mentionner, en outre, les relations actives que la population agricole entretient avec Bâle, Laufon et Delémont, ainsi que la circulation des touristes qui franchissent le Passwang et visitent le Jura bernois.

Nous voyons par le rapport technique que la ligne, établie sur plateforme indépendante sur le 98 % de sa longueur, sera une voie étroite exploitée à l'électricité et pourvue de trucs-transporteurs. Elle part de la station de Zwingen des C. F. F., utilise d'abord le corps de voie de l'ancienne ligne industrielle Zwingen-carrière de Brislach et continue ensuite sur Brissach et Breitenbach. A la sortie de ce village, la voie atteint le niveau de la route et arrive à Büsserach où elle se trouve partiellement sur la route cantonale. Au dessus de Büsserach, la ligne est de nouveau établie sur plateforme indépendante; elle traverse le ruisseau du Kesselgraben au km. 6,350 et atteint enfin Erschwil à travers le Ausserfeld.

Les données principales de nature technique sont les suivantes :

Longueur de la ligne : 7100 m.;

Ecartement : 1 m.;

Pente maximum : 28 ‰;

Altitudes : Zwingen 349,88, Brislach 372,50, Breitenbach 392,06, Büsserach 420,70, Erschwil 452,50;

Rayon minimum : 85 m.;

Stations intermédiaires : 3;

Système d'exploitation : électricité, même système que pour le chemin de fer de la Birsig. L'Elektra Birsegg fournit la force nécessaire.

Le devis sommaire se décompose comme suit :

Infrastructure	fr.	250.000
Superstructure	»	320.000
Bâtiments	»	80.000
Installations électriques	»	200.000
Matériel roulant	»	190.000
Acquisition de terrain, frais d'administration, etc.	»	95.000
	Total	fr. 1.135.000

soit environ 159.859 francs par kilomètre.

Les requérants complétèrent ensuite leur projet en demandant l'autorisation de construire la ligne en deux sections : Zwingen-Büsserach et Büsserach-Erschwil.

Dans leur préavis des 13 mars et 10 avril, les gouvernements de Berne et de Soleure se sont déclarés d'accord sur l'octroi de la concession.

La conférence prescrite se réunit le 6 mai 1918, à Berne, pour s'occuper du projet de concession établi par notre département des chemins de fer. Ce projet ne fut modifié que sur un point, soit l'article 7 où le délai fixé pour le dépôt des documents techniques et financiers prescrits par la loi pour la section Zwingen-Büsserach, ainsi que des statuts de la société, fut porté de 12 à 24 mois.

En ce qui concerne la disposition de l'article 21, litt. *d*, nous faisons remarquer qu'il n'est plus nécessaire d'insérer dans les concessions des dispositions spéciales sur l'assurance du personnel depuis que fonctionne la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne.

Nous vous recommandons d'approuver le projet d'arrêté ci-après et vous prions d'agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 3 juin 1918.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,
CALONDER.

Le chancelier de la Confédération,
SCHATZMANN.

(Projet.)

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Zwingen à Erschwil (chemin de fer de la vallée de la Lüssel).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la demande d'un comité d'initiative pour la construction d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Zwingen à Erschwil, du 28 décembre 1917;

Vu le message du Conseil fédéral du 3 juin 1918,

arrête :

Il est accordé à un comité d'initiative représenté par MM. Alb. Borer, député au Grand Conseil et fabricant à Breitenbach, et Ad. Ruetsch, notaire à Laufon, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique à voie étroite de *Zwingen* à *Erschwil*, aux conditions stipulées dans les articles ci-après.

Article premier. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales en matière d'établissement et d'exploitation de chemins de fer suisses seront toujours strictement observées.

Art. 2. La ligne est considérée comme secondaire au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

Art. 3. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans, à dater de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 4. Le siège de la société est à Breitenbach.

Feuille fédérale suisse. 70^e année. Vol. III.

Art. 5. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou éventuellement du comité de ce dernier sera composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Le personnel à poste fixe doit être de nationalité suisse.

Art. 6. La société est autorisée à construire la ligne en deux sections, savoir :

1. Zwingen-Büsserach,
2. Büsserach-Erschwil.

Art. 7. Dans le délai de 24 mois, à dater de l'entrée en vigueur du présent arrêté, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements pour la première section, ainsi que les statuts de la compagnie.

Les terrassements pour l'établissement de la première section seront commencés dans les six mois qui suivront l'approbation des plans.

La première section devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de un an à partir du commencement des terrassements. Le Conseil fédéral fixera les délais pour la deuxième section après avoir entendu la compagnie et le gouvernement cantonal.

Si les délais ne sont pas observés pour une section, la concession ne sera annulée que pour la dite section.

Art. 8. Les travaux d'établissement de la voie et des installations nécessaires à son exploitation ne devront être commencés qu'après l'approbation, par le Conseil fédéral, des projets présentés par la compagnie.

Le Conseil fédéral pourra exiger, s'il le juge nécessaire, que des modifications soient apportées aux projets, même après leur approbation.

Art. 9. La ligne sera construite à un écartement de 1 m.

Art. 10. Les objets offrant un intérêt scientifique et qui seraient mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, etc., sont la propriété du canton sur le territoire duquel ils auront été trouvés et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 11. Les fonctionnaires fédéraux, chargés de surveiller la construction et l'exploitation de la ligne ont, en tout

temps, libre accès sur toutes ses parties. Le personnel et le matériel dont ils auront besoin pour leurs inspections devra être mis à leur disposition.

Art. 12. 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, s'il le faut, destitués. Il en sera de même pour les membres de l'administration qui remplissent, à titre temporaire ou permanent, une charge de fonctionnaire ou d'employé.

Art. 13. Le nombre minimum des trains transportant des voyageurs et desservant tous les jours la ligne entière, dans chaque sens, avec arrêt à toutes les stations, est fixé à quatre.

Art. 14. Le nombre des classes de voiture sera fixé par le Conseil fédéral d'une manière générale et en particulier pour chaque train.

La compagnie fera en sorte que les trains de voyageurs aient des sièges en quantité suffisante pour le nombre des personnes à transporter.

A la demande du Conseil fédéral, les voyageurs devront être transportés également dans les trains de marchandises.

Art. 15. Pour le transport des voyageurs, la compagnie appliquera les tarifs des chemins de fer fédéraux. En ce qui concerne le prix des abonnements, des exceptions pourront toutefois être accordées.

Art. 16. Les personnes dont l'indigence sera attestée par un certificat des autorités compétentes seront transportées à moitié prix.

Pour les transports de police ordonnés par une autorité fédérale ou cantonale, le Conseil fédéral édictera des dispositions spéciales.

Art. 17. Pour le transport des bagages, marchandises et animaux vivants, la compagnie appliquera les tarifs des chemins de fer fédéraux.

Une taxe minimum de 40 centimes pourra être perçue pour chaque expédition.

Art. 18. Dans les cas de calamité publique, de cherté exceptionnelle des denrées alimentaires et du fourrage, il sera fait momentanément pour le transport des céréales, de la farine, des légumes à cosses, des pommes de terre, du foin, de la paille, etc., des réductions de taxes qui seront fixées par le Conseil fédéral.

Art. 19. La compagnie est autorisée à fixer les distances servant à calculer les taxes en majorant les distances effectives de 100 % pour le trafic-voyageurs et de 150 % pour le transport des bagages, marchandises et animaux vivants. Les fractions de kilomètre pourront être comptées pour 1 kilomètre entier si elles comportent 1 mètre au moins.

Art. 20. La majoration des distances prévue à l'article 19 sera abaissée si le gain annuel dépasse en moyenne le 6 % du capital-actions pendant six exercices consécutifs et pour chacun des trois derniers exercices, et si l'entreprise ne tient pas suffisamment compte des intérêts de la population par d'autres réductions de taxes ou par des améliorations des conditions de transport. Si une entente n'intervient pas à ce sujet entre le Conseil fédéral et la compagnie, l'Assemblée fédérale décidera.

Si le gain annuel n'atteint pas le 2 % du capital-actions pendant trois années consécutives, la compagnie aura le droit d'élever de façon équitable les majorations de distances prévues à l'article 19. L'Assemblée fédérale fixera ces majorations.

Art. 21. La compagnie est tenue :

- a. d'alimenter un fonds de réserve qui servira à payer les dépenses extraordinaires nécessitées par les phénomènes naturels, les accidents et les crises et à couvrir les déficits éventuels; il sera fait dans ce but un prélèvement d'au moins 5 % sur le gain annuel jusqu'à ce que le 10 % du capital-actions soit atteint;
- b. de créer une caisse de maladie pour son personnel ou d'assurer ce dernier à une société d'assurance;
- c. de créer une caisse de retraite ou de pensions pour son personnel si le gain annuel dépasse le 4 % du capital-actions pendant trois années consécutives;
- d. d'assurer auprès d'une société d'assurance ou d'une association de chemin de fer les voyageurs contre les accidents dont la compagnie est responsable en vertu des dispositions légales en vigueur.

Art. 22. Les dispositions suivantes régleront l'exercice du droit de rachat par la Confédération ou par les cantons de Berne et de Soleure si la Confédération n'en fait pas usage :

- a. le rachat peut avoir lieu au plus tôt trente ans après l'ouverture de la ligne à l'exploitation et, à partir de ce moment, le 1^{er} janvier de chaque année. La compagnie devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment où il sera effectué.
- b. par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. 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 ligne avec tous ses accessoires doit être livrée en parfait état.

Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi du fonds de renouvellement ne suffirait pas à cet effet, le prix de rachat subira une réduction proportionnelle.

- c. si le rachat s'effectue avant le 1^{er} janvier 1955, le prix de rachat sera égal à 25 fois la moyenne du produit net pendant les dix années civiles précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat aura été dénoncé à la compagnie; s'il s'effectue du 1^{er} janvier 1955 au 1^{er} janvier 1970, le prix sera égal à 22½ fois et, s'il a lieu du 1^{er} janvier 1970 à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce produit net; sous déduction du fonds de renouvellement.

Pour l'évaluation du produit net, il ne sera pris en considération et porté en compte que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation jointe à cette entreprise;

- d. le produit net se compose du total de l'excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées au fonds de renouvellement;
- e. dans le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acquéreur pourra ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'in-

- demnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral;
- f. les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat et des questions s'y rattachant seront jugées par le Tribunal fédéral.

Art. 23. Dans le cas où les cantons de Berne et de Soleure auraient racheté le chemin de fer, la Confédération n'en aura pas moins, en tout temps, la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 22 et les cantons seront tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Confédération pouvait exiger de la compagnie concessionnaire.

Art. 24. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1918.

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Zwingen à Erschwil (chemin de fer de la vallée de la Lüssel).
(Du 3 juin 1918.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	881
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1918
Date	
Data	
Seite	384-392
Page	
Pagina	
Ref. No	10 081 670

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.