

## Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer régional à voie normale de Colombier à Boudry et Cortaillod.

(Du 19 novembre 1889.)

---

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 6 avril 1889, M. *Paul Barrelet*, avocat et notaire à Colombier, sollicite la concession d'un chemin de fer régional à voie normale de *Colombier à Boudry et Cortaillod*.

Ce projet doit son origine au besoin, éprouvé depuis longtemps déjà par quelques localités du district de Boudry, situées à proximité du bord du lac de Neuchâtel et éloignées de la ligne de la Suisse occidentale-Simplon, d'être reliées à cette voie ferrée et de se rapprocher par là aussi bien du chef-lieu du canton que des voies de communication intercantionales. A l'égard d'autres projets préparés dans ce but ces dernières années, projets en partie abandonnés, mais à l'égard surtout du chemin de fer à voie étroite, allant de Neuchâtel, longeant la rive du lac par Serrières à Cortaillod et Boudry, projet mis au premier plan, et pour lequel la concession fédérale a été accordée, le requérant estime que la solution qu'il propose, c'est-à-dire le projet de relier Cortaillod et Boudry à la gare de Colombier par une voie normale, est la plus rationnelle, spécialement pour des motifs d'économie.

La ligne partirait de la gare de Colombier du chemin de fer de la Suisse occidentale-Simplon, utiliserait la plateforme de cette ligne sur une courte section, puis obliquerait à gauche, traverserait le ruisseau du Merdasson, et se dirigeant plus au sud, suivrait le vallon du même nom, pour s'en écarter ensuite à l'ouest contre Boudry où la station est projetée au lieu dit « La Plaine ». De là la ligne revient en arrière, croise la route cantonale, traverse la

Reuse, puis le canal de décharge des vannes de Chanéla et le Dérocheux, croise la route de Cortaillod et atteint la station extrême de Cortaillod près Bas-de-Sachet qui est à peu près à égale distance de Grand et Petit Cortaillod et des usines. La longueur totale de la ligne projetée serait de 3500 mètres, dont 1450 m. en alignements et 2050 m. en courbes. Le rayon minimum des courbes serait de 200 m. De Colombier à Cortaillod les pentes se succèdent dans l'ordre suivant : 3, 26, 8  $4\frac{1}{2}$  ‰. Colombier est à 492.<sup>40</sup> m., Cortaillod à 442.<sup>60</sup> m. au-dessus du niveau de la mer, de sorte que la différence de niveau à franchir est de 49.<sup>80</sup> m. et la pente moyenne de 14 ‰. En fait de travaux d'art, la requête fait mention du pont sur la Reuse de 25 m. d'ouverture et de quelques ponceaux et aqueducs.

Comme cette ligne ne sera pas assez étendue pour être exploitée avec un matériel spécial et que les courbes ont de grands rayons, on a prévu l'application de la voie normale, ce qui permettra le passage des véhicules de la Suisse occidentale-Simplon et épargnera ainsi aux usines les frais de transbordement, et rendra possible plus tard l'organisation de trains-tramways de Cortaillod au Landeron. La voie sera composée de traverses en fer et de rails en acier, comme pour les chemins de fer de la Suisse occidentale-Simplon.

A Boudry et à Cortaillod seront établies les installations nécessaires, telles que voies de garage et plaques tournantes pour le rebroussement des machines, quais à marchandises et abris pour les voyageurs. Le matériel roulant sera fourni par la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale-Simplon, qui se chargera de l'exploitation à prix coûtant.

Les frais sont estimés en totalité à fr. 315,000 qui se décomposent comme suit :

1. Etudes et frais de fondation, surveillance et direction des travaux . . . . .	fr. 15,000
2. Acquisition de terrain . . . . .	» 45,000
3. Travaux d'art et terrassements . . . . .	» 120,000
4. Superstructure, plaques tournantes, etc. . . . .	» 73,000
5. Clôtures et signaux . . . . .	» 5,000
6. Gares . . . . .	» 17,500
7. Mobilier . . . . .	» 1,500
8. Intérêts pendant la construction . . . . .	» 8,000
9. Imprévu . . . . .	» 30,000
	<u>fr. 315,000</u>

Le gouvernement du canton de Neuchâtel, invité à donner son préavis, ne soulève en principe pas d'objection contre l'octroi de

la concession, mais il a jugé à propos de faire quelques observations relativement au devis estimatif et au tracé; il trouve le premier trop bas et il estime que le rebroussement de Boudry n'est pas pratique.

Les négociations conférencielles, prévues par la loi, ont eu lieu le 31 octobre 1889; on n'a essentiellement contesté aucune des conditions du projet de concession dont nous vous soumettons le texte.

Nous vous proposons d'accorder la concession en acceptant le projet d'arrêté ci-après, au sujet des dispositions duquel nous nous bornons aux observations suivantes.

Dans un but de simplification, nous vous proposons de comprendre dans l'article 10 la prescription faisant dans la concession normale l'objet d'un article spécial (26) qui stipule que les fonctionnaires du contrôle fédéral doivent avoir libre accès dans les gares et qu'on doit leur garantir l'usage gratuit d'un local convenable.

A l'article 12, alinéa 2, la vitesse moyenne des trains est fixée à 20 km. à l'heure, tandis que le requérant voulait aller jusqu'à 30 km., ce qui, au vu des conditions de rampes et du peu d'étendue de la ligne, ainsi qu'en considération du rebroussement, a paru trop élevé comme moyenne.

Nous ne voyons pas d'empêchement à ce que, comme sur les autres lignes régionales, il n'y ait que deux classes de voitures.

La modique augmentation des taxes des voyageurs, de 1,5 centime comparativement aux prix de la concession normale, nous paraît suffisamment justifiée par les rampes. Pour le transport des bagages, du bétail et des marchandises, aucune augmentation n'est prévue.

Quant au reste, les conditions que nous vous proposons sont conformes à celles de la concession normale.

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

Berne, le 19 novembre 1889.

Au nom du conseil fédéral suisse,

*Le vice-président :*

L. RUCHONNET.

*Le chancelier de la Confédération :*

RINGIER.

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer régional à voie normale  
de Colombier à Boudry et Cortaillod.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de M. Paul Barrelet, avocat et notaire à Colombier, du 6, arrivée le 9 avril 1889 ;

vu le message du conseil fédéral du 19 novembre 1889,

*arrête :*

Il est accordé à M. *Paul Barrelet*, avocat et notaire à Colombier, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer régional à voie normale de *Colombier à Boudry et Cortaillod* 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'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 jour du présent arrêté.

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

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 18 mois 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 d'un an 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 simple voie avec écartement normal des 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, des stations et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires et en garantissant l'usage gratuit d'un local.

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

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins vingt kilomètres par heure.

Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du conseil fédéral.

Art. 13. La compagnie est soumise aux prescriptions du règlement de transport des chemins de fer suisses. Si elle juge nécessaire d'y apporter des modifications, elle doit auparavant en avoir l'autorisation de la part du conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira deux classes de voitures d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons des deux classes; le conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle.

La compagnie 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. Sur la demande du conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'article 12 ne sont pas applicables à ces trains.

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 2<sup>me</sup> classe, 8,5 centimes par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 3<sup>me</sup> classe, 6,5 centimes par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans les deux 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 maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

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 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 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 du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises 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 20 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, 17 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 certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. 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  $\frac{0}{0}$ , 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 devra alimenter convenablement un fonds de renouvellement et de réserve et créer une caisse de malades et de secours pour son personnel ou l'assurer à une compagnie. Les prescriptions particulières à établir à cet effet sont soumises à l'approbation du conseil fédéral.

Art. 26. 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 du 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 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 équivaudra, dans le cas de 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 fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et 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. 27. 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 26, 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. 28. 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 régional à voie normale de Colombier à Boudry et Cortaillod. (Du 19 novembre 1889.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1889
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.01.1889
Date	
Data	
Seite	647-656
Page	
Pagina	
Ref. No	10 069 546

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.