

1944

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'extension de la concession des tramways du canton de
Bâle-Ville à la section frontière cantonale—Binningen.

(Du 13 mars 1925.)

Par requête du 31 octobre 1922, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville a demandé une concession pour un tramway dans la « Hauptstrasse » de la commune de Binningen, de la frontière cantonale Bâle-Ville/Bâle-Campagne à la Paradiesstrasse, à Binningen, comme prolongement d'une ligne de tramway urbain à établir jusqu'à la frontière cantonale.

Dans sa demande, le gouvernement cantonal expose que la construction d'une ligne de tramway jusqu'à Binningen est à l'étude depuis plus de vingt ans déjà conjointement avec d'autres projets de chemins de fer urbains, mais n'a pu être réalisée jusqu'ici parce qu'on estimait que la ligne du Birsigtal, passant dans la partie inférieure du village de Binningen, devait suffire provisoirement aux besoins du trafic. Depuis lors, Binningen est devenue la plus grande commune de Bâle-Campagne et son trafic avec la ville de Bâle a augmenté en conséquence. La commune de Binningen désire, dès lors, avoir une meilleure communication par chemin de fer, la ligne du Birsigtal, n'étant pas en mesure, avec ses trains lourds et trop peu nombreux, de la lui offrir. Les autorités de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne sont pleinement d'accord que le tramway de Binningen doit, à l'exemple des lignes de Birsfelden et d'Allschwil, être construit comme section d'une ligne des tramways de Bâle-Ville.

Les principales données techniques de la section projetée sont les suivantes :

Longueur de la ligne : 735 m.

Ecartement : 1 m.

Pente maximum : 43,8 ‰.

Cotes d'altitude : frontière cantonale 284,71 m.
station terminale de Binningen 298,0 m.

Rayon minimum : 30 m.

Stations intermédiaires : Schulgasse et Schneidergasse.

Système de traction : électricité; énergie fournie par l'usine électrique de Bâle.

Le devis s'élève à fr. 240 000, soit fr. 326 530 par kilomètre.

Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Campagne a déclaré, le 26 février 1924, adhérer à la demande de concession et accordé l'autorisation d'utiliser la voie publique pour le tronçon projeté, conformément à la décision du Grand Conseil du 29 novembre 1923.

Par requête au département des chemins de fer, du 3 avril 1924, le chemin de fer du Birsigtal forme opposition à la demande de concession en alléguant que le besoin d'une nouvelle ligne ne se fait pas sentir; il estime pouvoir suffire pleinement par lui-même au trafic actuel et futur. En ce moment, il établit la double voie entre les stations de Bottminger-Mühle et de Bottmingen; il élargit aussi la voie de la station de Bottmingen afin de pouvoir plus tard faire face au développement éventuel du trafic et de l'exploitation sur le tronçon Bâle-Binningen-Bottmingen. Il a prévu, en outre, entre Bâle et Binningen, près de la frontière cantonale (St-Margrethen), une longue voie d'évitement, éventuellement avec une halte, afin de permettre une augmentation des trains pour le cas où les circonstances la rendraient nécessaire.

En ce qui touche la question de besoin, l'enquête du département des chemins de fer a montré que le chemin de fer du Birsigtal ne peut pas, en somme, desservir une grande partie de Binningen, soit précisément celle qui serait mise en valeur par la nouvelle ligne de tramway et où la construction pourrait particulièrement se développer. La localité de Binningen, une des mieux situées de la banlieue de Bâle, ne peut, en effet, se développer convenablement que vers le nord-ouest. Mais cette partie n'est pas orientée dans la direction de la ligne du Birsigtal dont la situation est désavantageuse pour elle; elle se trouve, au contraire, du côté de Bâle, dans l'axe approximatif de la ligne de tramway projetée. La zone d'influence du chemin de fer du Birsigtal ne pouvant s'étendre dans cette direction, il faut admettre que le manque de communications par tramway constituera un obstacle croissant au développement de Binningen.

D'après ces constatations du département des chemins de fer, nous croyons pouvoir répondre affirmativement à la question de besoin. En ce qui concerne la concurrence, les points de vue pourront diverger. Ainsi que l'a établi le département des chemins de fer, il est incontestable que le trafic de la ligne du Birsigtal subira un certain

fléchissement sur le tronçon Bâle-Binningen; mais, en raison de la faible longueur de cette section (735 m), le préjudice financier résultant du déplacement du trafic ne devra pas être considérable. Au surplus, ce déplacement pourrait être réduit sensiblement par les prix très bas des abonnements du chemin de fer du Birsigtal, qui sont notablement inférieurs à ceux des tramways de Bâle.

En ce qui regarde la capacité des installations et des moyens d'exploitation de la ligne du Birsigtal, le département des chemins de fer fait remarquer que les travaux d'extension, notamment la double voie sur le tronçon Bottminger-Mühle—Bottmingen et, pour une grand part aussi, l'agrandissement de cette dernière station, n'ont pas été exécutés pour tenir compte de l'accroissement ultérieur du trafic; ils étaient nécessaires pour faire face au trafic actuel avec toute la sûreté possible. L'évitement projeté près de St-Margrethen n'améliorerait nullement les conditions de sûreté de l'exploitation. D'ailleurs, l'exécution de l'horaire entraîne déjà aujourd'hui des difficultés en ce qui touche la succession régulière des trains.

Au surplus, pour ce qui regarde la sécurité du trafic routier, une circulation de trains plus intense présenterait des inconvénients, vu que la chaussée est juste assez large, le plus souvent, pour laisser passer un char à côté des véhicules du chemin de fer. La compagnie du Birsigtal ne pourrait faire face à un accroissement éventuel du trafic qu'en entreprenant une série de travaux et d'installations absolument nécessaires pour la sûreté de l'exploitation et en augmentant son matériel roulant. Mais ces mesures occasionneraient des frais si considérables que la situation de l'entreprise, qui est satisfaisante en ce moment, en serait sans doute ébranlée. Et cela n'empêcherait pas la région de Binningen intéressée au tramway de continuer ses efforts en vue de ce raccordement et, finalement, d'arriver à ses fins.

Nous arrivons donc à la conclusion qu'il n'existe pas de raison suffisante pour refuser la concession, dont la demande est d'ailleurs appuyée aussi par le gouvernement du canton de Bâle-Campagne.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, le tronçon de tramway projeté sera considéré comme le prolongement d'une ligne des tramways urbains à établir jusqu'à la frontière cantonale. Il ne s'agit donc pas de l'octroi d'une nouvelle concession, mais d'une extension nouvelle de la concession de tramways du canton de Bâle-Ville, du 28 mars 1893 (*Recueil des chemins de fer*, XII, 407), déjà étendue par les arrêtés fédéraux du 23 décembre 1896 pour le tronçon frontière cantonale Birsfelden (ibidem, XIV, 273) et du 22 décembre 1904 pour la section frontière cantonale—Allschwil (ibidem, XX, 332). Le fait que le raccordement entre le point initial (frontière cantonale) du nouveau tronçon et le réseau des tramways

urbains n'est pas encore effectué, ni concédé en ce moment, ne saurait constituer un empêchement à l'extension de la concession. Il sera assez tôt d'accorder l'autorisation d'étendre le réseau urbain — laquelle, en vertu de la concession, rentre dans la compétence du Conseil fédéral — lorsqu'aura lieu l'approbation des plans pour le tronçon faisant l'objet de la présente demande d'extension de concession, ce d'autant plus que la question du tracé sur le territoire de Bâle-Ville est en ce moment encore à l'étude avec d'autres projets de lignes.

Par lettres des 27 février et 3 mars 1925, les deux gouvernements cantonaux de Bâle-Ville et Bâle-Campagne ont déclaré acquiescer au projet d'arrêté ci-après. La conférence réglementaire n'a dès lors pas été nécessaire.

Nous vous prions d'approuver le projet d'arrêté ci-après et saisissons l'occasion, monsieur le président et messieurs, de vous renouveler les assurances de notre haute considération.

Berne, le 13 mars 1925.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,
MUSY.

Le vice-chancelier,
KAESLIN.

(Projet.)

Arrêté fédéral

étendant

la concession de tramways pour le canton de Bâle-Ville au tronçon de la frontière cantonale—commune de Binningen.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE de la CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la requête du Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville, du 31 octobre 1922;

vu le message du Conseil fédéral du 13 mars 1925,

arrête :

I. La concession accordée au canton de Bâle-Ville par l'arrêté fédéral du 28 mars 1893 (*Recueil des chemins de fer*, XII, 407) pour la construction et l'exploitation de tramways dans le canton de Bâle-Ville, est étendue au parcours « Hauptstrasse » de la commune de Binningen, depuis la frontière cantonale Bâle-Ville/Bâle-Campagne jusqu'à la Paradiesstrasse et en même temps modifiée comme suit :

1. Les documents techniques pour le tronçon « Hauptstrasse » de la commune de Binningen seront soumis au Conseil fédéral dans le délai de 12 mois à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Les terrassements pour l'établissement de la nouvelle ligne seront commencés dans les 6 mois qui suivront l'approbation des plans.

La ligne devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de 6 mois après le commencement des travaux.

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

3. L'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation de la nouvelle ligne est réglé par les dispositions de l'arrêté du Grand Conseil du canton de Bâle-Campagne du 29 novembre 1923, en

tant que ces dispositions ne sont pas contraires à la concession et à la législation fédérale.

4. En ce qui concerne l'exercice du droit de rachat par la Confédération, le réseau entier des tramways dans le canton de Bâle-Ville ne formera qu'un seul objet de rachat et ce dernier sera réglé par les dispositions de l'article 18 de la concession du 28 mars 1893.

5. Dans le cas où les délais fixés sous chiffre 1 ci-dessus ne seraient pas observés, le présent arrêté serait annulé en ce qui touche l'extension de la concession au tronçon frontière cantonale—Binningen.

II. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté qui entre immédiatement en vigueur.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'extension de la concession des tramways du canton de Bâle-Ville à la section frontière cantonale—Binningen. (Du 13 mars 1925.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1944
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1925
Date	
Data	
Seite	778-783
Page	
Pagina	
Ref. No	10 084 241

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.