Juillet 1912

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne**

Band (Jahr): **12 (1912)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

7 juillet
1912.

LOI

sur

la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation des chemins de fer.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décrète:

I. De la participation de l'Etat à la construction des chemins de fer.

Article premier. L'Etat participe à la construction des lignes de chemin de fer ci-après désignées, dans la mesure et sous les conditions déterminées par la présente loi:

1° Spiez-Frutigen-Lœtschberg-Brigue;
2° Thoune-Scherzligen;
3° Meiringen-Innertkirchen;
4° Steffisbourg-Thoune-Gunten, éventuellement Beatenbucht;
5° Burgistein - Wattenwil - Wimmis, éventuellement Spiez;
6° Ligne de raccordement entre Worb et les chemins de fer Berthoud-Thoune et Ramsey-Huttwil par Obergoldbach;
7° Soleure-Schœnbühl-Zollikofen-Berne;
8° Thoune-Burgistein-Schwarzenbourg-Fribourg;

9° Herzogenbuchsee - Koppigen - Utzenstorf - Lyss et Koppigen-Kirchberg; 7 juillet 1912.

10° Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach-Niederbipp et Wiedlisbach-Soleure;

11° Langenthal-Melchnau;

12° Herzogenbuchsee-Bleienbach-Langenthal;

13° Huttwil-Eriswil;

14° Bienne-Montménil-Büren;

15° Bienne-Nidau-Tæuffelen-Anet;

16° Anet-Cerlier-Neuveville;

17° Neuveville-Lignières-Nods;

18° Reconvilier (Tavannes)-Bellelay;

19° Porrentruy-Damvant, éventuellement Porrentruy-Lugnez;

20° Delémont-Mervelier;

21° Alle-Miécourt-Charmoille-Fregiécourt-Cornol-Courgenay;

22° Réchésy-Beurnevésin-Bonfol-frontière alsacienne.

Si un canal de navigation est établi à Thoune, le Grand Conseil pourra lui attribuer la subvention qui reviendrait à la voie ferrée Thoune-Scherzligen aux termes de la présente loi.

Art. 2. Le Grand Conseil est autorisé, dans la mesure de la compétence que lui attribue la Constitution et moyennant application des dispositions de la présente loi, à décréter une prise d'actions en faveur de lignes non désignées en l'article précédent.

Art. 3. La participation de l'Etat ne pourra plus être réclamée en faveur des lignes ou sections de ligne pour lesquelles la justification financière prévue en l'article 16 ci-après n'aura pas été fournie dans les dix ans à partir de l'acceptation de la présente loi par le peuple.

7 juillet 1912.

1. Le chemin de fer du Lœtschberg.

Art. 4. Le Grand Conseil est autorisé à décréter la garantie de l'Etat pour l'intérêt d'un emprunt hypothécaire en second rang à 4 %, de 42 millions de francs, destiné :

1° à subvenir au surcroît de dépenses, soit 19 millions de francs, qu'exige l'établissement du chemin de fer du Lœtschberg par rapport aux plans et devis primitifs ;

2° à convertir l'emprunt en second rang de 23 millions de francs à 4 1/2 % prévu par les statuts de la compagnie de ce chemin de fer, en un emprunt de même somme à 4 %.

Les dépenses que l'Etat aurait à faire par suite de cette garantie constitueront des avances portant intérêt à 4 % et que la compagnie devra rembourser dès que les recettes de la ligne le permettront.

2. Les autres chemins de fer.

Art. 5. La participation de l'Etat (subvention) a lieu sous forme d'une prise d'actions, qui, sauf les autres dispositions de la présente loi, s'élève :

a) pour les lignes à voie normale et à traction électrique, au 40 % du capital d'établissement de la partie construite sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 80,000 fr. par kilomètre, et pour celles à traction à vapeur, au 30 %, soit à 60,000 fr. au plus par kilomètre ;

b) pour les lignes à voie étroite et à traction électrique, au 45 % du capital d'établissement de la partie construite sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 50,000 fr. par kilomètre, et pour

celles à traction à vapeur, au 30 %, soit à 37,500 fr. au plus par kilomètre. 7 juillet 1912.

Il peut en outre être accordé, tant en ce qui concerne les lignes à voie étroite qu'en ce qui concerne les lignes à voie normale, une prise d'actions extraordinaire de 100,000 fr. au plus par kilomètre pour les tunnels ainsi que pour les viaducs et ponts de plus de 20 mètres de longueur entre culées construits sur territoire bernois.

Art. 6. Le Grand Conseil peut subventionner, dans la mesure indiquée par les circonstances, les chemins de fer ayant un autre système de traction.

Art. 7. Le montant de la prise d'actions est fixé par le Grand Conseil.

D'autre part, celui-ci peut, les intéressés entendus, diviser toute ligne en sections exploitables, auxquelles il attribuera une part proportionnelle de la subvention allouée à la ligne entière.

Art. 8. Pour la transformation en ligne électrique (électrification) d'une ligne en exploitation dont la traction est à vapeur, le Grand Conseil peut accorder une prise d'actions s'élevant :

a) en ce qui concerne les lignes à voie normale, au 40 % des frais afférents à la partie située sur territoire bernois, sans pouvoir toutefois dépasser 16,000 fr. par kilomètre ;

b) en ce qui concerne les lignes à voie étroite, au 40 % également des frais afférents à la partie située sur territoire bernois, sans pouvoir toutefois dépasser 10,000 fr.

Art. 9. En règle générale, la participation de l'Etat prévue à l'art. 5 ci-dessus ne doit être accordée que

7 juillet 1912.

s'il ne reste à réunir par voie d'emprunt qu'un tiers au plus du capital d'établissement. Par exception, le Grand Conseil peut permettre que l'emprunt aille jusqu'à la moitié dudit capital lorsque l'intérêt du canton le commande et qu'il est impossible d'assurer autrement la construction du chemin de fer.

Ne seront pas comprises dans les souscriptions d'actions de particuliers les souscriptions d'entrepreneurs pour travaux ou fournitures concernant la construction ou l'aménagement de la ligne.

Si des communes veulent imputer sur leur prise d'actions des prestations en nature (terrain, bois, etc.), celles-ci seront estimées officiellement, et on ne pourra porter en compte un chiffre plus élevé que celui de l'évaluation.

Art. 10. Est considérée comme capital d'établissement aux termes de la présente loi, la somme de dépenses que le devis servant de base à la justification financière approuvée prévoit pour la construction de la ligne et l'acquisition du matériel à employer sur territoire bernois.

Art. 11. La participation de l'Etat n'est assurée qu'aux compagnies dont les statuts sont approuvés par le Grand Conseil.

L'approbation des statuts ne peut avoir lieu que s'ils reconnaissent pleinement les droits conférés à l'Etat par la présente loi et s'ils tiennent suffisamment compte des intérêts de celui-ci, de la contrée intéressée et de la compagnie à fonder.

Les modifications apportées aux statuts ne sont valides qu'après avoir été également approuvées par le Grand Conseil.

Aucune compagnie ne pourra, sans l'autorisation de celui-ci, fusionner avec une autre, ni lui céder sa concession. 7 juillet 1912.

Art. 12. Les actions de l'Etat sont placées sur le même rang et confèrent les mêmes droits que les autres actions, sans aucune limitation du nombre de voix (art. 640 du Code fédéral des obligations et art. 22 de la loi fédérale du 27 mars 1896).

S'il est créé des actions privilégiées, les actions de l'Etat devront être réparties dans chaque classe dans la même proportion que celles des communes et des particuliers, et la moitié au moins devra être admise dans la classe des actions privilégiées.

Art. 13. Les versements de l'Etat auront lieu, pour les quatre cinquièmes du montant de ses actions, de la manière fixée par les statuts de la compagnie quant aux autres actions. Le dernier cinquième ne sera payé qu'une fois la ligne mise en service et lorsque justification de l'emploi du capital d'établissement aura été fournie au Conseil-exécutif.

Art. 14. L'Etat a le droit de se faire représenter par un à six membres dans le conseil d'administration de tout chemin de fer qu'il subventionne.

Ces membres ne sont pas tenus de posséder personnellement des actions de la compagnie.

Art. 15. La justification financière doit être présentée à l'approbation du Grand Conseil, avec un rapport d'experts que le Conseil-exécutif fera faire au sujet de la viabilité de l'entreprise.

Art. 16. Le Grand Conseil prononce sur la justification financière après avoir examiné tous les éléments

7 juillet 1912.

du cas. Il refusera son approbation si le chemin de fer n'est pas viable. Si la construction est commencée avant que ladite justification n'ait été définitivement acceptée par lui, la ligne cesse d'avoir droit à la participation de l'Etat.

Art. 17. Les administrations des chemins de fer subventionnés devront soumettre à l'approbation du Conseil-exécutif le choix de l'ingénieur chargé de diriger la construction ainsi que tous les marchés importants de travaux et de fournitures; elles devront en outre adresser à la Direction cantonale des chemins de fer, pendant la construction de la ligne, en janvier, avril, juillet et octobre, un rapport trimestriel donnant un clair aperçu de l'état des travaux et des moyens pécuniaires disponibles. Les travaux achevés, le compte détaillé en sera soumis au Conseil-exécutif.

Ce dernier a de plus le droit d'ordonner en tout temps, c'est-à-dire aussi bien une fois le chemin de fer mis en service que pendant sa construction, les enquêtes qui lui paraîtront nécessaires sur la gestion de l'entreprise.

Les frais de ces enquêtes seront remboursés par la compagnie.

Art. 18. Le Grand Conseil est autorisé à suspendre temporairement l'allocation des subventions, lorsque l'équilibre des finances du canton l'exigera.

II. De la participation de l'Etat à l'exploitation des chemins de fer.

Art. 19. Lorsque les recettes d'une ligne de chemin de fer construite avec la participation de l'Etat sont insuffisantes pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt des emprunts, ou bien lorsque cela paraît néces-

saire en vue de la consolidation de l'entreprise, le Grand Conseil peut, dans les limites de sa compétence constitutionnelle, faire à la compagnie des avances productives d'intérêt dont le montant total ne devra pas dépasser le 10 % du capital d'établissement fixé selon l'art. 7 ci-dessus. 7 juillet 1912.

Aucun dividende ne devra être distribué aux actionnaires avant que le remboursement de ces avances n'ait eu lieu.

Art. 20. L'Etat a le droit de prendre les mesures propres à assurer une exploitation aussi rationnelle que possible des entreprises de chemins de fer dans lesquelles il est intéressé pécuniairement.

Il pourra, quand cela paraîtra utile, réunir sous une même direction l'exploitation de plusieurs de ces chemins de fer.

L'organisation du contrôle à exercer sur l'exploitation, de même que celle de l'administration centrale qui pourra être créée, seront réglées par un décret du Grand Conseil.

III. Des emprunts.

Art. 21. Le Grand Conseil est autorisé à décréter des emprunts, jusqu'à concurrence d'un total de 15 millions de francs et en tant que les ressources disponibles ne suffiront pas, pour procurer à l'Etat les fonds nécessaires au paiement des dépenses découlant de la présente loi.

IV. De la nomination des représentants de l'Etat dans les administrations des chemins de fer.

Art. 22. Les représentants de l'Etat dans les administrations des chemins de fer sont nommés par le Conseil-exécutif.

Celui-ci fera les nominations en tenant compte autant que possible des intérêts généraux du canton en matière

7 juillet 1912.

de chemins de fer, de même que des besoins des régions intéressées et de ceux du personnel.

V. Dispositions finales.

Art. 23. La présente loi abroge celle du 4 mai 1902 relative au même objet, ainsi que le règlement du 26 juin 1897 concernant la contribution de l'Etat aux frais d'étude de chemins de fer bernois.

Art. 24. Elle entrera en vigueur dès qu'elle aura été acceptée par le peuple.

Berne, le 30 mai 1912.

Au nom du Grand Conseil:

Le président,
Hadorn.

Le chancelier,
Kistler.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Vu les procès-verbaux de la votation populaire du 7 juillet 1912,

fait savoir:

La loi sur la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation des chemins de fer a été adoptée par 28,646 voix contre 10,440, soit à une majorité de 18,206 voix. Elle sera insérée au Bulletin des lois.

Berne, le 12 juillet 1912.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le conseiller d'Etat faisant fonction de président,
Simonin.

Le chancelier,
Kistler.

Règlement

concernant

les indemnités de déplacement des agents de la police cantonale.

30 juillet 1912.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Vu l'art. 6 du décret du 4 octobre 1906 qui porte exécution de la loi concernant le corps de la police cantonale,

arrête:

I. Inspections et autres déplacements de service.

Article premier. Les officiers et sous-officiers du corps de la police cantonale obligés de se déplacer pour affaires de service touchent en remboursement de leurs dépenses:

les officiers, pour chaque journée	fr. 8
et pour le coucher	„ 6
les sous-officiers, pour chaque journée . .	„ 6
et pour le coucher	„ 4

Une demi-journée donne droit à la moitié de l'indemnité.

Art. 2. Peuvent compter pour leurs frais de route:

les officiers, le coût du billet de 2e classe pour le chemin de fer et de 1re classe pour le bateau à vapeur, en tant qu'ils ne sont pas pourvus d'une carte de libre parcours;

les sous-officiers, le coût du billet de 3e classe pour le chemin de fer et de 2e classe pour le bateau à vapeur.

30 juillet 1912.

Quand le trajet ne peut se faire en chemin de fer, en bateau à vapeur ou en poste et qu'il doit donc avoir lieu d'une autre façon, on rembourse les dépenses effectives, sur production des pièces justificatives voulues.

Art. 3. Pour les déplacements dans le lieu même de la résidence ou dans un rayon de dix kilomètres inclusivement, il n'est pas payé d'indemnité journalière, mais, le cas échéant, les frais de route sont remboursés.

II. Conduites.

Art. 4. Pour toutes les conduites cantonales, y compris celles de police des pauvres, exigeant un déplacement de plus de dix kilomètres hors du rayon du poste, l'agent touche sans distinction de grade:

Pour une distance de 10 à 20 km., 1 fr.;
pour une distance de 21 à 35 km., 1 fr. 50;
pour une distance de 36 à 50 km., 4 centimes par kilomètre, mais 1 fr. 60 au minimum;
pour une distance de 51 à 100 km., 3 centimes et demi par kilomètre, mais 2 fr. 10 au minimum;
pour une distance de plus de 100 km., 3 centimes par kilomètre, mais 3 fr. 60 au minimum et 5 fr. au maximum.

La subsistance de la personne conduite n'est pas comprise dans cette indemnité.

Art. 5. Lorsque l'agent est obligé de découcher, il a droit à une indemnité de 3 fr. de ce chef et de 3 fr. également pour le jour suivant.

Art. 6. Les états des frais de conduite seront présentés tous les mois, par la voie du service.

III. Changements de poste.

Art. 7. L'indemnité à allouer, en cas de changement de poste, aux sous-officiers et simples agents pour

leurs frais de déménagement, sera fixée dans chaque cas par la Direction de la police, qui tiendra compte de la distance et des moyens de transport dont l'agent disposait. 30 juillet 1912.

Art. 8. Les sous-officiers présenteront, par la voie du service, un rapport concernant la façon dont le déménagement s'est effectué, et y joindront les pièces justificatives des frais de voiturage et de chemin de fer.

Art. 9. Lorsque le changement de poste a lieu comme punition, l'agent peut être privé de tout ou partie de l'indemnité.

IV. Dispositions générales.

Art. 10. Il est loisible à la Direction de la police d'allouer aux agents des indemnités extraordinaires pour les missions spéciales qu'ils sont chargés d'accomplir en Suisse ou à l'étranger.

Art. 11. Le présent règlement abroge:

a) le règlement du 18 mars 1896 relatif au même objet;

b) l'art. 3 du chapitre B de l'instruction du 28 mars 1853 pour la rédaction des comptes de justice;

c) la lettre *e* du 1er paragraphe de l'art. 8 de l'ordonnance du 11 août 1858 portant exécution de la loi sur la police des pauvres du 14 avril de la même année;

d) la circulaire de la Direction de la police du 1er octobre 1888 concernant les indemnités de conduites des gendarmes.

Art. 12. Il a effet dès le 1er juillet 1912.

Berne, le 30 juillet 1912.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le vice-président,
Scheurer.

Le chancelier,
Kistler.

30 juillet 1912.

Ordonnance

relative

au règlement intercantonal concernant la police de la navigation sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat et les canaux de la Thièle et de la Broye, du 17 juin 1912.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

arrête:

Article premier. Le règlement intercantonal concernant la police de la navigation sur les lacs de Neuchâtel, de Bienne et de Morat et les canaux de la Thièle et de la Broye, du 17 juin 1912, sera inséré au Bulletin des lois. En ce qui concerne le canton de Berne, il s'applique au lac de Bienne, ainsi qu'à la Thièle depuis son embouchure dans ce lac jusqu'au lac de Neuchâtel.

Art. 2. Les infractions audit règlement sont passibles d'une amende de 1 fr. à 200 fr. ou d'un emprisonnement de trois jours au plus.

Art. 3. Le règlement du 4 mai 1898 concernant la navigation et le flottage dans le canton de Berne est abrogé pour le lac de Bienne et la Thièle en tant qu'il est contraire au règlement intercantonal précité.

Art. 4. La présente ordonnance entre immédiatement en vigueur et sera inséré au Bulletin des lois.

Berne, le 30 juillet 1912.

Au nom du Conseil-exécutif:
Le vice-président,
Scheurer.
Le substitut du chancelier,
Eckert.