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

Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne

Band: 9 (1870)

Rubrik: Juillet 1870

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

13 juillet 1870.

ARRÊTÉ

du Conseil-exécutif,

supprimant

le serment de consécration et le remplaçant par un vœu.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

Vu la requête d'étudiants en théologie de l'Université de Berne, la proposition du Synode cantonal et le rapport y relatif de la Direction des cultes,

ARRÊTE :

1. Le serment exigé, selon le règlement ecclésiastique du 20 septembre 1824, de la part des candidats qui reçoivent l'imposition des mains, est aboli. Est en outre abrogé le second alinéa de l'art. 19 du règlement du 9 novembre 1854 concernant l'examen et l'admission des candidats au St Ministère.

2. Au lieu de ce serment, tous les candidats au St Ministère feront à l'avenir, lors de leur consécration, simplement le vœu suivant:

13 juillet 1870.

« Je fais vœu de prêcher et d'enseigner fidèlement et sans fraude la parole de Dien, en particulier l'Evangile de Jésus-Christ selon le contenu des Saintes Ecritures et les principes de l'église évangélique réformée; de rendre témoignage, par une conduite irréprochable, à la doctrine du salut dans toutes ses parties; de remplir consciencieusement les devoirs de ma vocation et de mon ministère, et de contribuer selon mes moyens au bien de la patrie, de l'Eglise nationale et de la communauté chrétienne dans l'exercice des fonctions officielles qui pourront m'être confiées.

3. Les ecclésiastiques consacrés de l'Eglise nationale évangélique-réformée qui ont prêté dans le temps le serment de consécration d'après la formule renfermée dans l'art. 37 du règlement ecclésiastique de 1824, sont relevés de ce serment pour autant qu'il dépasse la nouvelle formule ou qu'il ne s'accorde pas avec elle.

4. Le présent arrêté, qui entre incontinent en vigueur, sera inséré au Bulletin des lois.

Berne, le 13 juillet 1870.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,
WEBER.

Le Secrétaire d'Etat,
Dr TRÆCHSEL.

18 juillet 1870.

CONCESSION

pour

la construction et l'exploitation des chemins de fer du Jura bernois.

Le Conseil d'administration de la Société d'initiative des chemins de fer du Jura sollicite des autorités compétentes la concession suivante:

Article premier. Il est accordé au Conseil d'administration de la Société d'initative des chemins de fer du Jura bernois, pour la Compagnie qu'il cherche à former en vue de l'exécution de cette entreprise, la concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bienne à Delémont par le Jura, avec deux embranchements partant de Delémont pour aboutir à la frontière cantonale, d'un côté, dans la direction de Bâle, de l'autre, dans celle de Porrentruy, et un troisième embranchement se détachant du tronçon principal Bienne-Reuchenette, soit Bienne-Sonceboz, pour se rendre par le val de St.-Imier à la frontière cantonale près des Convers. Cette concession est accordée, sous réserve de ratification de l'autorité fédérale, aux conditions suivantes:

Art. 2. La durée de la concession est fixée à 99 années consécutives, courant dès le 1er mai 1874.

Art. 3. La Compagnie d'actionnaires à former aura son siége dans la localité du canton de Berne qui sera déterminée par les statuts. En matière personnelle, elle sera actionnée devant le juge de son domicile; en matière réelle, elle sera justicable des tribunaux de la situation de l'objet litigieux.

Art. 4. La constitution légale de la Compagnaie aura lieu suivant les prescriptions de la loi cantonale sur les sociétés anonymes. 18 juillet 1870.

Art. 5. Dés que la ligne Bienne-Delémont-Porrentruy sera construite, la Compagnie concessionnaire aura le droit de prendre possession du tronçon Porrentruy-Delle déjà concédé et actuellement en construction, aux conditions renfermées dans le décret du Grand-Conseil du 4 décembre 1869. Les difficultés qui pourraient s'élever, au sujet de la cession de cette ligne, entre la Société actuelle et la Société Porrentruy-Delle, seront vidées par arbitres conformément à l'art. 47 ci-après.

Art. 6. Il est loisible à la Compagnie de renoncer à établir les embranchements Delémont-Porrentruy ou Delémont-Bâle, et de ne construire provisoirement que dans l'une ou l'autre de ces deux directions. Si elle manque de fonds pour exécuter simultanément les différentes sections de la ligne Tavannes-Delémont avec leurs prolongements, elle peut aussi restreindre son entreprise à l'exécution des tronçons Bienne-Tavannes-Sonceboz-Convers.

Si cette concession ne pouvait être utilisée pour l'établissement de tout le réseau jurassien, et qu'il y eût lieu d'accorder plus tard des concessions pour l'une ou l'autre des sections non exécutées, la Société actuelle aura toujours, à conditions égales, le préférence sur ses concurrents.

Art. 7. La justification de l'existence des ressources nécessaires à la construction et à l'exploitation des sections qui seront alors prêtes à être exécutées, sera fournie au Grand-Conseil avant le 1er janvier 1871. En même temps la Compagnie soumettra à l'approbation du Grand-Conseil tous les actes se rapportant à l'entreprise, et

18 juillet 1870.

elle ne pourra commencer les travaux avant cette approbation.

A cette occasion, le Grand-Conseil décidera définitivement, pour autant qu'il ne l'a pas encore fait dans son décret du 2 février 1867, dans quelle proportion et à quelles conditions l'Etat veut s'intéresser, par une prise d'actions, à l'établissement des lignes projetées.

Art. 8. La Compagnie est tenue de commencer les travaux de terrassement sur le territoire bernois six mois, au plus tard, après l'approbation de la justification financière par le Grand-Conseil (art. 7); faute de quoi la présente concession sera réputée éteinte à l'expiration de ce délai.

Le chemin de fer sera terminé et mis en exploitation régulière pour le 1er mai 1875. Si, au terme qui vient d'être indiqué, cette condition n'est pas remplie, le Grand-Conseil fixera, en ayant égard aux circonstances, le délai définitif qui lui paraîtra convenable.

Art. 9. La Compagnie s'engage à établir le chemin de fer d'après les meilleures règles de l'art et notamment de manière à ce que son exploitation présente toute sécurité; elle s'oblige de plus à l'entretenir constamment dans un état irréprochable.

Les plans d'exécution seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Art. 10. Le chemin de fer sera à simple voie.

Art. 11. Pendant la construction, la Compagnie prendra toutes les mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et pour que les fonds de terre et les bâtiments n'éprouvent pas de dommage; les dégâts inévitables seront bonifiés par la Compagnie.

Art. 12. Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des passages sur et sous rails, des passages à niveau, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, tuyaux de fontaine ou de gaz, etc., tous les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes et corporations chargées de l'entretien, ne pourront avoir à supporter, par suite de ces changements, aucune dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant. 18 juillet 1870.

En cas de contestations sur la nécessité et l'étendue de travaux de ce genre, le Conseil-exécutif prononcera en dernier ressort. Sont néanmoins réservées les dispositions de la loi fédérale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, à moins qu'il ne s'agisse de routes, ouvrages ou eaux du domaine public.

Art. 13. Si, après la construction du chemin de fer, l'Etat ou des communes établissent des routes, chemins ou tuyaux de fontaine, etc., croisant le chemin de fer, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour atteinte portée à sa propriété; en outre elle supportera à elle seule tous les frais résultant de la construction de nouvelles maisons de gardes-voie et de la création de nouveaux postes de gardes, qui seraient la conséquence de ces modifications. En revanche les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat ou des communes et particuliers intéressés.

Art. 14. Les objets d'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique ou en général présentant quelque intérêt

18 juillet 1870.

scientifique, tels que fossiles, pétrifications, minéraux, monnaies, etc., qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction du chemin de fer, seront et emeureront propriété de l'Etat.

Art. 15. Là où la sécurité publique l'exigera, la Société établira le long de la voie ferrée des clôtures suffisantes, qui seront toujours bien entretenues. En général elle prendra toutes les dispositions que le Conseil-exécutif jugera, actuellement ou plus tard, nécessaires pour la sûreté publique, soit en établissant des postes de gardes, soit en prenant d'autres mesures.

Art. 16. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Conseil-exécutif, lequel n'accordera son autorisation qu'après une inspection et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Lorsque le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Conseil-exécutif aura toujours le droit d'ordonner une nouvelle inspection. Si elle constate des défectuosités de nature à compromettre la sûreté de la circulation, le Conseil-exécutif aura le droit d'exiger de la Compagnie qu'elle y remédie sur-le-champ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il prendra lui-même les mesures nécessaires aux frais de la Compagnie.

Art. 17. Le chemin de fer achevé, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, avec le concours contradictoire des délégués des autorités communales intéressées. En même temps elle fera faire, avec le concours des délégués des autorités cantonales, une description des ponts, passages et autres ouvrages d'art établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel roulant. Des expéditions authentiques de ces documents, auxquelles sera

annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et du matériel servant à son exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales. 18 juillet 1870.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer, devront être reportés dans ces documents.

Art. 18. La police du chemin de fer appartient en première ligne à la Compagnie. Sont toutefois réservées, dans leur intégrité, les attributions découlant du droit de haute surveillance des autorités compétentes.

Les dispositions de détail concernant le maintien de la police du chemin de fer, seront établies dans un règlement élaboré par la Compagnie, mais qui devra être soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

Art. 19. Les fonctionnaires et employés de l'administration qui seront commis au maintien de la police du chemin de fer, feront entre les mains de l'autorité compétente la promesse solennelle de remplir fidèlement leur devoir. Pendant l'exercice de leurs fonctions, ils porteront des insignes faciles à reconnaître.

Art. 20. Sauf les restrictions établies par le présent acte de concession, l'entreprise du chemin de fer sera, comme toute autre entreprise privée, soumise aux lois et ordonnances générales en vigueur dans le canton.

Art. 21. La Compagnie, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, ni pour la voie ferrée, les gares, les accessoires et le matériel roulant, ni pour l'exploitation et l'administration du chemin de fer.

Ne sont point comprises dans cette exemption d'impôt les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie. Les bâtiments et autres immeubles que la

18 juillet 1870.

Compagnie pourrait posséder en dehors de ses chemins de fer et qui ne s'y rattachent pas directement, seront assujettis aux contributions ordinaires. Les employés de la Compagnie seront soumis aux mêmes contributions que tous les autres citoyens ou habitans du canton.

Art. 22. Lors de la nomination d'employés qui, pour l'exercice de leurs fonctions, doivent établir leur domicile dans le canton de Berne, on donnera, à mérite égal, la préférence aux postulants bernois ou aux citoyens suisses domiciliés dans le canton de Berne.

Art. 23. La Compagnie s'engage à prendre les arrangements nécessaires pour qu'au moins deux trains composés de voitures de toutes les classes parcourent chaque jour toute l'étendue du réseau dans deux directions et en touchant à toutes les stations.

Art. 24. Les trains ordinaires de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins cinq lieues à l'heure.

Art. 25. Les marchandises à transporter par les trains de marchandises seront expédiées au plus tard deux jours après leur remise à la station du chemin de fer, le jour de la remise non compris, à moins que l'expéditeur n'ait accordé un plus long terme.

Les marchandises à transporter par les trains de voyageurs seront, à moins d'empêchements extraordinaires, expédiées par le premier train de cette espèce, mais elles devront à cet effet être déposées à la station au moins une heure avant le départ.

Art. 26. Toutes les voitures de voyageurs doivent être couvertes, et organisées pour que les voyageurs puissent s'asseoir; elles seront de plus pourvues de fenêtres et d'appareils de chauffage.

Les trains de marchandises pourront aussi avoir des wagons pour le transport des voyageurs.

Art. 27. La Compagnie est autorisée à prélever les taxes suivantes pour le transport des personnes: 18 juillet 1870.

Dans les wagons de Ire classe, 50 cent. par lieue suisse de la voie ferrée;

Dans les wagons de IIme classe, 35 cent. par lieue suisse de la voie ferrée;

Dans les wagons de IIIme classe, 25 cent. par lieue suisse de la voie ferrée.

Les enfants au-dessous de 10 ans ne paient que moitié prix pour toutes les classes.

Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, et qui doivent être transportés gratuitement, est assujetti à une taxe de fr. 0,12, au plus, par quintal et par lieue.

Art. 28. Le maximum de taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises, est fixé comme suit:

		par lieue.
Chevaux, mulets et ânes	par pièce	à fr. 0,80
Bœufs, vaches et taureaux	» »	» » 0,40
Veaux, porcs, chiens, moutons et chèvres	» »	» » 0,15

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

Art. 29. Il sera établi des classes pour les marchandises.

Le maximum de taxe pour le transport d'un quintal de marchandises par les trains ordinaires de marchandises, est fixé à fr. 0,05 par lieue.

La taxe pour le transport du numéraire doit être calculée de manière à ce que le maximum soit de fr. 0,05 par 1000 francs et par lieue.

Art. 30. La Compagnie fixera de la manière qu'elle jugera convenable la taxe pour le transport des voitures-

18 juillet 1870.

Art. 31. Lorsque le bétail et les marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe sera augmentée de 40 %.

Les charges de produits agricoles dont le poids n'exède pas 50 livres, que leurs porteurs, voyageant avec un train de personnes, apportent avec eux et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de frais de transport. Elle ne paieront que la taxe ordinaire des marchandises pour l'excédant du poids de 50 livres.

La Compagnie est autorisée à décider que les colis de marchandises dont le poids n'excède pas 50 livres, seront transportés par les trains de voyageurs.

Art. 32. Dans le calcul des taxes, les fractions d'une demi-lieue seront comptées pour une demi-lieue entière, les fractions d'un demi-quintal pour un demi-quintal et les fractions de 500 francs pour une somme entière de 500 francs. Le minimum de la taxe de transport d'un objet est de 40 centimes.

Art. 33. La Compagnie est autorisée à percevoir un droit d'inscription de fr. 0,10 pour chaque billet de bagage et pour chaque expédition de marchandises à une distance de 5 lieues au moins, quel que soit le prix du transport.

Art. 34. Le tarif établi par les articles précédents n'est applicable qu'aux transports effectués par les convois de chemins de fer; il ne concerne point le transport des personnes et des marchandises aux stations et depuis les stations.

Art. 35. La Compagnie établira, avec l'approbation du Conseil-exécutif, des règlements spéciaux et des tarifs détaillés pour le service des transports.

Art. 36. Tous changements aux tarifs ou aux règlements de transport, doivent être dûment publiés; les premiers seront portés à la connaissance du public au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur. 18 juillet 1870.

Art. 37. Si la Compagnie juge à propos d'abaisser ses taxes, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

Néanmois cette disposition n'est point applicable aux trains dits de plaisir non plus qu'aux faveurs exceptionnelles accordées dans des circonstances particulières.

Art. 38. En matière de taxes, l'Administration du chemin de fer n'accordera à personne des avantages qu'elle ne pourrait accorder partout et à chacun dans les mêmes circonstances.

Art. 39. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer s'élève au delà de dix pour cent, le maximum des taxes de transport que la Compagnie ne peut, aux termes du présent acte de concession, dépasser dans ses tarifs, sera abaissé en vertu d'une convention amiable à intervenir entre le Conseil-exécutif et la Compagnie.

Si par contre le produit net de l'entreprise ne suffit pas à payer le deux pour cent du capital-actions, il sera loisible à la Compagnie d'augmenter les taxes prémentionnées de trente pour cent au plus.

Art. 40. La Compagnie est responsable de tous dommages résultant de l'expédition tardive des marchandises ainsi que de la détérioration et de la perte totale ou partielle des marchandises emballées règlementairement. Sont toutefois réservés les cas de force majeure.

Art. 41. La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter

18 juillet 1870.

par les trains ordinaires de voyageurs les troupes au service militaire fédéral ou cantonal, ainsi que leur matériel de guerre, contre paiement de la moitié de la taxe la moins élevée. Cependant les cantons respectifs ou la Confédération supporteront les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour des transports de poudre et de munitions de guerre. Ils répondent de tous les dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de l'administration du chemin de fer ou de ses employés.

Art. 42. La Compagnie est tenue, lorsqu'elle en sera requise par l'autorité de police compétente, de recevoir dans les convois de chemins de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte du canton de Berne.

Le mode et le tarif de ces sortes de transports seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas, les prix seront fixés sur le pied le plus équitable.

Art. 43. AL'dministration du chemin de fer prendra, de concert avec les autorités compétentes, les mesures propres à assurer la perception de l'impôt de consommation sur les boissons.

Art. 44. Si la Confédération n'a pas déjà fait usage ou ne déclare pas vouloir faire usage de son droit de rachat, le canton de Berne aura le droit de racheter, moyennent indemnité, le chemin de fer formant l'objet de la présente concession, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration des 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e années, à dater du 1er mai 1858, ainsi qu'à la fin de la concession (art. 2), pourvu qu'il en avise la Compagnie un an d'avance.

Il ne pourra cependant être fait usage de ce droit de rachat qu'à la condition que le chemin de fer soit racheté dans tout son parcours, tel qu'il sera alors exploité dans les différents cantons. 18 juillet 1870,

Art. 45. Si les parties ne peuvent s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par un tribunal arbitral.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a) Dans le cas de rachat à l'expiration des 30e, 45e et 60e années à partir du 1er mai 1858, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net des dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le canton de Berne a dénoncé le rachat; dans le cas de rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22½ fois, et en cas de rachat après la 90e année, 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne pourra dans aucun cas être inférieur au capital de construction primitif.

Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'amortissement du capital de construction ou attribuées à un fonds de réserve.

b) Dans le cas de rachat à la fin de la 99e année ou à l'expiration de la concession, la somme que coûteraient probablement la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à ladite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c) Quelle que soit l'époque du rachat, le chemin de fer et ses accessoires seront cédés dans un état parfaitement irréprochable. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une

18 juillet 1870.

retenue proportionnelle sur le prix de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par arbitres.

Art. 46. Outre les cas prévus aux articles 11, 44 et 45, toutes les contestations de droit privé que l'interprétation du présent acte pourrait faire naître, seront vidées par des arbitres.

Art. 47. Le tribunal arbitral appelé à prononcer sur les contestations conformément aux dispositions du présent acte, sera composé comme suit: chacune des parties nommera deux arbitres qui désigneront à leur tour un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du surarbitre, le tribunal fédéral fera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées; celle qui restera sera surarbitre.

Art. 48. La Société à laquelle cette concession est accordée, n'a pas le droit de la céder à une autre compagnie sans l'autorisation du Grand-Conseil.

Berne, le 9 février 1870.

Au nom du Conseil d'administration
de la Société d'initiative:
Le Président,
E. MARTI.
Le Secrétaire,
A. GIRARD.

DÉCRET

18 juillet 1870.

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Vu la demande formée par le Conseil d'administration de la Société d'initiative des chemins de fer du Jura bernois, tendante à obtenir la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Bienne à Delémont, avec bifurcation à ce dernier point, d'un côté sur Bâle, de l'autre sur Porrentruy, et un embranchement depuis Reuchenette ou Sonceboz, par le vallon de St-Imier, jusqu'à la frontière neuchâteloise;

Sur la proposition du Conseil-exécutif et de la Commission chargée de préaviser cette demande,

DÉCRÈTE:

Ladite concession, sollicitée par le Conseil d'administration de la Société d'initiative des chemins de fer du Jura, est accordée aux conditions suivantes:

1° En même temps que la Société justifiera, conformément à l'art. 7, des moyens financiers d'exécution, elle devra, pour garantir l'accomplissement de ses obligations, effectuer un dépôt ou fournir un cautionnement d'au moins 500,000 francs si elle se charge du réseau complet, de 400,000 francs si elle entreprend Bienne-Bâle ou Bienne-Porrentruy, dans l'un ou l'autre cas, avec l'embranchement Reuchenette ou Sonceboz-Convers, et, enfin, de 250,000 francs, si elle ne construit que Bienne-Tavannes-Convers. L'Etat bonifiera l'intérêt du dépôt en numéraire au taux de 3 %, et le restituera lorsque les lignes auront été définitivement reconnues par les experts nommés à cet effet.

18 juillet 1870.

2° Les horaires des trains réguliers, les tarifs et règlements de transport, ainsi que leurs modifications éventuelles, seront soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

3° Les lignes concessionnées seront sujettes à l'impôt lorsque les actions recevront un dividende de 5 %.

4° L'exploitation des lignes concédées ne pourra être affermée ou fusionnée avec d'autres entreprises de cette nature sans l'autorisation du Grand-Conseil.

5° La construction des chemins de fer du Jura ayant été reconnue d'utilité publique, la Société est investie de tous les droits que les lois en vigueur, notamment la loi fédérale du 10 mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Est également applicable à la construction et à l'exploitation des lignes jurassiennes l'arrêté fédéral des 17 et 19 juillet 1854, modifiant l'art. 3 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération.

6° Le second alinéa de l'art. 7 de la concession est biffé.

7° L'art. 9 doit être conçu en ces termes:

« La Société s'engage à établir le chemin de fer décrit « ci-dessus, suivant les meilleures règles de l'art, comme « aussi, dès qu'il sera terminé, à le mettre dans un état « d'exploitation régulière, bien organisée et non inter- « rompue, et à l'entretenir dans cet état pendant toute « la durée de la concession.

« A cet effet, elle prendra constamment à tâche « d'appliquer aux lignes du Jura, notamment en ce qui « concerne la célérité et la sûreté du service, les amé-

« liorations qui seront apportées à d'autres chemins de « fer de l'intérieur et de l'étranger bien organisés. » 18 juillet 1870.

8° A l'art. 12, on ajoutera « etc. » après « tuyaux de gaz ».

Donné à Berne, le 10 mars 1870.

Au nom du Grand-Conseil:

Le Président,
BRUNNER.

Le Chancelier,
M. DE STÜRLER.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

du 18 juillet 1870,

concernant

la concession pour les chemins de fer du Jura sur le territoire du Canton de Berne.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu

1) le décret du Grand-Conseil du canton de Berne du 10 mars 1870, par lequel il est accordé au Conseil d'administration de la Société d'initiative des chemins de fer du Jura bernois, pour la Compagnie qu'il cherche

18 juillet 1870.

à former en vue de l'exécution de cette entreprise, la concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bienne à Delémont par le Jura, avec deux embranchements partant de Delémont pour aboutir à la frontière cantonale, d'un côté, dans la direction de Bâle, de l'autre, dans celle de Porrentruy, et un troisième embranchement se détachant du tronçon principal Bienne-Reuchenette, soit Bienne-Sonceboz, pour se rendre par le val de St Imier à la frontière cantonale près des Convers;

2) un message du Conseil fédéral du 22 juin 1870;

En application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

ARRÊTE:

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession, ainsi qu'elle a été fixée par décret du Grand-Conseil du 10 mars 1870, sous les conditions suivantes:

Art. 1er. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport périodique régulier des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser la somme de 500 fr. pour chaque lieue de chemin de fer en exploitation. Toutefois le Conseil fédéral ne fera pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou attribuée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit de racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer dont la conces-

sion fait l'objet du présent arrêté, avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 18e, 33e, 48e, 63e, 78e, 93e, et 103e année, à dater du jour de la ratification. La déclaration de rachat devra être faite cinq ans à l'avance. 18 juillet 1870.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitres.

Ce tribunal sera composé comme suit: chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du surarbitre, le tribunal fédéral fera une triple proposition; le demandeur premièrement, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées. La troisième sera surarbitre.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, on appliquera les dispositions suivantes:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 18e, 33e et 48e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu par la Société pour la première période pendant les 5 années, et pour la deuxième et troisième période pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 63e année, il sera payé 22 ½ fois, à l'expiration de la 78e année 20 fois, à l'expiration de la 93e année 18 fois, et à l'expiration de 103e année 16 fois la valeur du produit net. Il est bien entendu toutefois qu'en aucun cas le chiffre de l'indemnité ne pourra être inférieur aux sommes qui constituent le capital social. Du produit net qui doit être pris pour

18 juillet 1870.

base de ce calcul, on défalquera, d'ailleurs, les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

b. Le chemin de fer, avec ses accessoires, sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira du prix de rachat une somme équivalant aux dépenses à faire à cet égard.

Les contestations qui pourraient s'élever à ce sujet seront vidées par le Tribunal arbitral susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 20 mois à dater du présent arrêté, les travaux de terrassement pour l'établissement de la ligne devront être commencés, et la justification des moyens financiers nécessaires pour assurer l'exécution convenable de l'entreprise devra être fournie. En cas contraire, la ratification fédérale de la présente concession sera déclarée périmée, à l'expiration de ce délai.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, et il ne doit y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. Cette réserve est particulièrement faite en vue de l'article 12 de la concession concernant le droit d'expropriation, pour lequel les dispositions de la loi fédérale sur l'expropriation sont seules valables, et de l'art. 8 concernant la justification des moyens financiers et le commencement des travaux de terrassement, laquelle est réservée à la Confédération

conformément à l'article 11 de la loi sur les chemins de fer. 18 juillet 1870.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national.

Berne, le 13 juillet 1870.

Le Président, F. ANDERWERT.
Le Secrétaire, SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats.

Berne, le 18 juillet 1870.

Le Président, ABRAHAM STOCKER.
Le Secrétaire, J. KERN-GERMANN.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE

ARRÊTE :

L'acte de concession et l'arrêté fédéral qui précèdent seront insérés au Bulletin des lois.

Berne, le 29 juillet 1870.

Au nom du Conseil-exécutif :
Le Président,
WEBER.
Le Secrétaire d'Etat,
Dr TRÆCHSEL.

---

23 juillet 1870.

ACTE

de

concession de l'Etat de Berne pour l'établissement d'un chemin de fer entre Langnau et Kröschenbrunnen, frontière lucernoise.

Art. 1er. Il est accordé au Comité d'initiative de la ligne Berne-Lucerne, pour la Compagnie qu'il cherche à former en vue du prolongement du chemin de fer Berne-Langnau jusqu'à Lucerne, une concession pour la section de la ligne Berne-Lucerne qui traverse le territoire du canton de Berne depuis Langnau jusqu'à Kröschenbrunnen, à la frontière lucernoise.

Est néanmoins réservée la ratification de l'Assemblée fédérale suisse, en exécution de l'art. 2 de la loi du 28 juillet 1852, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.

Art. 2. La Compagnie s'engage à établir le chemin de fer susdésigné, d'après les règles de l'art, comme aussi, dès qu'il sera achevé, à le mettre en exploitation et à l'entretenir dans un état d'exploitation régulière et bien organisée pendant toute la durée de la concession.

A cet effet, elle se fera constamment un devoir d'appliquer à la ligne Berne-Lucerne les améliorations qui seront apportées à d'autres chemins de fer de l'intérieur et de l'étranger bien organisés, notamment en ce qui concerne la sûreté et la célérité du service.

Art. 3. La Compagnie, comme telle, a son domicile et le siége de son administration dans la ville de

Berne, dans le ressort de laquelle les actions personnelles devront lui être intentées. En matière réelle, elle est justiciable des tribunaux de la situation de la chose litigieuse. 23 juillet 1870.

Art. 4. La concession est valable jusqu'au 1er mai 1957. A l'expiration de ce laps de temps, elle sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'auparavant il n'ait été fait usage du droit de rachat prévu dans l'art. 35 ci-après.

Art. 5. La loi fédérale du 1er mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique est applicable à l'établissement et à l'entretien de ce chemin de fer.

Le droit qu'a la Compagnie d'exiger la cession de terrain s'étend:

a. au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien du chemin de fer à double voie avec fossés latéraux, ainsi qu'aux modifications et croisements nécessaires;

b. à l'espace nécessaire à l'extraction et au dépôt de terre, sable, gravier, pierres, et de tous les matériaux indispensables tant pour le chemin de fer que pour les communications à établir entre ce chemin et les chantiers de construction:

c. au terrain qu'exigeront les constructions accessoires, telles qu'abords, aqueducs, gares, stations, maisons de surveillants et de gardes, réservoirs d'eau, magasins d'approvisionnements, etc.;

d. à l'établissement et à la modification des routes, chemins et acqueducs auxquels la Compagnie peut être astreinte par suite de la construction du chemin de fer et en vertu du présent cahier des charges.

23 juillet 1870.

Art. 6. Dix-huit mois au plus tard après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, la Compagnie fournira au Conseil-exécutif la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires pour exécuter convenablement son entreprise; six mois plus tard, elle commencera les travaux de terrassement sur le territoire bernois, faute de quoi la concession sera censée révoquée à l'expiration de ces délais.

La ratification de l'autorité fédérale sera demandée à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée fédérale.

Art. 7. Le tronçon de Langnau-Kröschenbrunnen sera achevé et livré à la circulation dans 4 ans, à dater du jour de la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale.

S'il n'est pas satisfait à cet engagement à l'expiration du terme ci-dessus, le Grand-Conseil fixera, en ayant égard aux circonstances, le délai définitif qui lui paraîtra convenable.

Art. 8. La Compagnie ne pourra commencer les travaux qu'après avoir soumis à l'approbation du Gouvernement les plans de la section traversant le territoire bernois. Elle ne pourra s'écarter ultérieurement de ces plans qu'après une nouvelle approbation du Gouvernement.

En outre la Compagnie devra s'entendre avec le Gouvernement sur la situation des gares et des stations et sur les communications y aboutissant.

Dans le cas où il n'y aurait pas entente, le Grand-Conseil décidera.

Art. 9. Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des passages sur et sous rails, des passages à niveau et des coulisses, ou en général des mo-

23 juillet 1870.

difications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, tuyaux de fontaine ou de gaz, tous les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes ou communautés chargées de l'entretien, n'auront à supporter par suite de ces changements aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

Les plans de ces travaux seront, comme tous les autres, soumis à l'approbation du Conseil-exécutif, qui, en cas d'opposition, statuera sans appel sur la nécessité et l'extension desdits travaux.

Art. 10. Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, chemins ou tuyaux de fontaine croisant le chemin de fer, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour atteinte portée à sa propriété; en outre elle supportera à elle seule tous les frais résultant de la construction de nouvelles maisons de gardes et de l'établissement de gardes, qui seraient la conséquence de ces modifications.

Lorsqu'il deviendra nécessaire de réparer des routes, chemins, ouvrages d'irrigation, tuyaux de fontaine, etc., traversant le chemin de fer, la Compagnie n'aura pas le droit de réclamer des dommages-intérêts aux propriétaires de ces objets à raison des interruptions que ces travaux pourraient apporter dans le service.

Lorsque la nécessité de pareilles réparations sera constatée, elles ne pourront être faites, sur les points en contact avec la ligne, que sous la direction des ingénieurs du chemin de fer. L'Administration de la Compagnie fera promptement droit aux demandes qui lui seront adressées à cet effet.

23 juillet 1870.

Art. 11. Pendant la construction, la Compagnie prendra toutes les mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et pour que les fonds de terre et les bâtiments n'éprouvent pas de dommage; les dégâts inévitables seront bonifiés par la Compagnie.

Partout où la sûreté publique l'exigera, la Compagnie établira et entretiendra à ses frais, de manière à donner toute sécurité, une clôture suffisante le long de la voie. En général elle doit prendre à ses frais toutes les mesures que le Gouvernement jugera dès à présent ou plus tard nécessaires pour la sûreté publique, soit quant au nombre des stations de gardes-voie, soit autrement.

Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique, en général de quelque intérêt scientifique, tels que fossiles, pétrifications, minéraux, monnaies, etc., qui viendraient à être mis à découvert par les travaux de construction du chemin de fer, seront et demeureront propriété de l'Etat.

Art. 12. Le chemin de fer sera construit provisoirement à une seule voie; on pourra toutefois dès le principe requérir l'expropriation des terrains pour l'établissement d'une ligne à double voie.

Aussitôt que l'augmentation de la circulation ou la sûreté de l'exploitation l'exigeront, le Gouvernement aura le droit d'ordonner l'établissement d'une double voie sur la totalité du parcours. Avant de prendre cette décision, le Gouvernement entendra la Compagnie. Si celle-ci ne reconnaît pas la nécessité de l'établissement d'une double voie, il sera statué sur la difficulté par un tribunal arbitral, conformément à l'art. 35.

Art. 13. La Compagnie se soumettra à toutes les dispositions qui seront décrétées par l'autorité fédérale

dans le but d'assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique (Art. 12 de la loi fédérale du 28 juillet 1852). 23 juillet 1870.

Art. 14. Le chemin ne pourra être livré à la circulation avant d'avoir été examiné dans toutes ses parties, et, au besoin, essayé par des délégués du Gouvernement. L'exploitation ne pourra commencer qu'après que le Gouvernement y aura donné son consentement formel sur le rapport de ses délégués. La même disposition est applicable aux mesures mentionnées en l'art. 11, du moment qu'elles ont pour objet la construction de chemins ou de ponts provisoires, etc.

Art. 15. Le chemin de fer achevé, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, avec le concours contradictoire des autorités communales compétentes; en même temps elle fera faire, avec le concours des délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, passages et autres ouvrages d'art établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel roulant. Des expéditions authentiques de ces documents, auxquelles sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et des objets servant à son exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales. Les statuts de la Compagnie seront aussi déposés dans ces dernières.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer seront reportés dans ces documents.

La Compagnie est également tenue de soumettre chaque année au Gouvernement un extrait de ses comptes et des délibérations des assemblées générales des actionnaires, ainsi que le compte-rendu annuel des travaux de sa Direction.

23 juillet 1870.

Art. 16. Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état, de manière à offrir pleine sécurité.

Le Gouvernement pourra en tout temps faire visiter par ses délégués l'état du chemin de fer et de toutes les constructions et objets qui en dépendent.

Si la Compagnie ne remédie pas sur-le-champ aux défectuosités ou négligences à elle signalées, le Gouvernement aura le droit de prendre de son chef les mesures nécessaires, aux frais de la Compagnie.

Art. 17. Les locomotives seront construites d'après les meilleurs modèles et satisferont à toutes les conditions de sûreté requises pour ces sortes de machines. Il en sera de même de la construction des wagons pour les voyageurs, dont il sera établi trois classes:

Première classe: Couverts, garnis, dos et siéges rembourrés, fermant à glaces;

Seconde classe : Couverts, siéges rembourrés, fermant à glaces;

Troisième classe : Couverts, siéges non-rembourrés, fermant à carreaux de vitre.

Les wagons pour le transport des marchandises et du bétail seront, de même, bien et solidement construits.

Art. 18. La Compagnie s'engage à entretenir au moins deux communications journalières pour les voyageurs entre les deux points extrêmes du chemin de fer. Chacun de ces trains aura des waggons de toute classe en nombre suffisant pour pouvoir transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

Art. 19. Le maximum des taxes de transport que la Compagnie est autorisée à percevoir est fixé comme suit:

23 juillet 1870.

Tarif.

Voyageurs.	Par lieue.
Wagons de première classe	50 cts.
» » seconde »	35 »
» » troisième »	25 »

Les enfants au-dessous de dix ans ne paieront que la moitié pour toutes les classes. La Compagnie s'engage à accorder une réduction de 20 % sur la taxe ci-dessus pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour. Elle accordera une remise ultérieure pour les billets d'abonnement délivrés pour un minimum de 12 voyages sur la ligne entière pendant une période de trois mois.

Bétail,

		Par lieue.
Chevaux et mulets	par pièce	80 cts.
Bœufs, vaches et taureaux	» »	40 »
Veaux, porcs, chiens, moutons et chèvres	» »	15 »

Pour le chargement de voitures de transport entières, il sera accordé une remise équitable sur les taxes fixées plus haut.

Marchandises.

Pour le transport des marchandises par les trains ordinaires de marchandises, il ne pourra être perçu plus de 5 centimes par quintal et par lieue.

Art. 20. Les marchandises de toute espèce, qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront une taxe de 8 centimes par quintal et par lieue; le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, paiera 12 cent. par quintal et par lieue.

23 juillet 1870.

Le bétail et les voitures transportés avec la vitesse des trains de voyageurs paieront 40 % en sus de la taxe ordinaire.

L'argent est assujetti à une taxe proportionnelle à la valeur, de 5 cent. par 1000 fr. et par lieue.

Le minimum du poids est de ½ quintal, celui de de la valeur 500 frs. et celui de la distance ½ lieue. Une fraction de demie-lieue paiera la taxe entière.

Le minimum de la taxe de transport d'un objet est de 40 centimes.

Les envois de cinquante livres ou au-dessous seront toujours réputés marchandises à vitesse de trains de voyageurs.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas cinquante livres, qui voyagent avec leurs porteurs par les trains de voyageurs, seront exemptes de frais de transport; le surplus (ce qui excède les cinquante livres) est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 21. Si le produit net du chemin de fer s'élève au delà de 10%, les taxes ci-dessus seront revisées et subiront une réduction proportionnelle.

Si, au contraire, le produit net de l'entreprise n'atteint pas le 5 %, la Compagnie est autorisée à élever le tarif ci-dessus de 20 % au plus.

Art. 22. La vitesse moyenne des trains de voyageurs sera d'au moins 5 lieues par heure. Les marchandises assujetties à la taxe réduite devront être expédiées dans les deux fois 24 heures après leur remise à la station du chemin de fer; mais si l'expéditeur prolonge ce terme, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les marchandises à transporter par vitesse de trains de voyageurs seront expédiées par le premier train de

voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant le départ. du train. La Compagnie se réserve d'arrêter, pour les détails du service de transport, des règlements qui seront soumis à la sanction du Gouvernement. 23 juillet 1870.

Art. 23. Les marchandises dont le transport est confié au chemin de fer seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station à station.

L'administration prendra dans les stations principales les dispositions nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires, comme aussi pour que les voyageurs et leurs effets soient transportés à la gare ou de la gare à leur destination; elle dressera un tarif des taxes à percevoir à cet effet.

Art. 24. Les taxes seront partout et pour chacun calculées d'une manière uniforme. L'Administration du chemin de fer n'accordera à personne des avantages qu'elle ne concèderaît pas à tout autre dans des circonstances analogues.

Art. 25. Tout changement apporté au tarif ou aux règlements de transport sera dûment porté à la connaissance du public; les changements de tarif seront publiés au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur. Si la Compagnie juge à propos d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

Néanmoins cette disposition n'est point applicable aux trains de plaisir non plus qu'aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

23 juillet 1870.

Art. 26. La Compagnie a, vis-à-vis de la Confédération, l'obligation de transporter gratuitement les lettres et paquets dont la loi fédérale du 2 juin 1849 sur la régale des postes (Art. 2) a exclusivement réservé l'expédition à l'Administration des postes. Le transport du conducteur attaché à ce service sera également gratuit.

S'il est établi des bureaux de poste ambulants, les frais d'établissement et d'entretien de ces bureaux seront à la charge de l'Administration fédérale des postes, mais l'Administration du chemin de fer devra les transporter gratuitement ainsi que leurs employés (Art. 3 de la loi fédérale du 28 juillet 1852).

L'Administration ne peut être astreinte à effectuer des transports pour la poste par d'autres trains que ses trains ordinaires.

La Compagnie est autorisée, mais sans exclure la concurrence privée, à établir, là où elle le jugera convenable, des services d'omnibus pour les communications entre les stations de chemin de fer et les localités écartées, sauf par elle à se conformer aux prescriptions fédérales en vigueur.

Art. 27. La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par les trains ordinaires, pour la moitié des taxes minimales, les militaires au service fédéral ou cantonal, ainsi que le matériel de guerre fédéral ou cantonal.

Le transport de corps considérables au service fédéral et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions, et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires.

Toutefois la Confédération ou le canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de

sûreté qui seraient prises pour le transport de poudre et de munitions. Elle répondra de tous les dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de la part de l'Administration du chemin de fer ou de ses employés. 23 juillet 1870.

Art. 28. L'Administration du chemin de fer est soumise envers la Confédération aux obligations suivantes, sans pouvoir prétendre à une indemnité:

a. Permettre l'établissement d'une ligne télégraphique le long du chemin de fer.

b. Faire surveiller et diriger par ses ingénieurs les travaux de premier établissement et de grosses réparations de télégraphes.

a. Employer le personnel du chemin de fer à la surveillance des lignes télégraphiques ainsi qu'aux menues réparations, pour lesquelles l'administration des télégraphes fournira les matériaux nécessaires (Art. 9 de la loi fédérale du 28 juillet 1852).

En revanche l'Administration a le droit de relier à ses frais un fil destiné exclusivement à son usage aux lignes télégraphiques établies le long du chemin de fer, et de le rattacher à des appareils dans toutes les gares et stations (Art. 5 de la loi fédérale du 28 juillet 1852).

Art. 29. Le maintien de la police du chemin de fer appartiendra, sans préjudice des droits de la police cantonale, à la Compagnie, qui établira à cet effet les réglements nécessaires, sauf ratification du Gouvernement.

Les employés de l'Administration qui seront commis au maintien et à l'exécution de ces règlements, et qui seront choisis de préférence parmi les ressortis-

23 juillet 1870.

sants du canton, porteront sur leurs vêtements des marques distinctives faciles à reconnaître.

Ils feront à l'autorité de police compétente la promesse solennelle de remplir fidèlement et consciencieusement leurs devoirs ; ils devront être congédiés sur la demande motivée de la même autorité.

L'Administration du chemin de fer prendra, de concert avec les autorités compétentes, des mesures propres à assurer la perception de l'impôt de consommation sur les liquides.

Art. 30. Le Gouvernement pourvoira à ce qu'il soit décrété des dispositions pénales pour la répression des dommages causés au chemin de fer, des actes de nature à compromettre la sûreté du trafic, et des contraventions aux règlements de police du chemin de fer; le tout sans préjudice des lois qui seront rendues par les autorités fédérales.

Les contrevenants seront, en cas de découverte, arrêtés et livrés à l'autorité compétente par les employés de la Compagnie.

Art. 31. La Compagnie est tenue de se prêter à la jonction des lignes d'autres compagnies avec la sienne, d'après le mode le plus convenable, et sans qu'il lui soit permis de modifier ses tarifs au détriment des lignes incidentes.

Les contestations qui pourraient surgir seront tranchées par l'autorité fédérale. (Art. 13 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

S'il est accordé des concessions pour des embranchements, la Compagnie aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les entreprises rivales, à moins que d'autres compagnies ne puissent faire valoir des droits plus anciens. Le Gouvernement prend l'engage-

ment de ne délivrer pendant les 30 prochaines années aucune concession pour une ligne parallèle à celle mentionnée au présent acte, et à ne pas en entreprendre lui-même l'établissement. 23 juillet 1870.

Art. 32. La Compagnie, comme telle, ne peut être assujettie à des contributions cantonales ou communales ni pour le chemin de fer même, ni pour les gares, le matériel roulant et les autres accessoires qui en dépendent.

Ne sont pas comprises dans cette exemption les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie.

Les bâtiments et autres immeubles que la Compagnie pourrait posséder en dehors du chemin de fer et qui ne s'y rattacheraient pas directement, seront soumis aux contributions ordinaires.

Les employés de la Compagnie seront imposables à l'instar des autres citoyens ou habitants.

Art. 33. Il est loisible au Conseil fédéral de percevoir, pour le transport régulier et périodique des voyageurs, un droit annuel de concession proportionné au produit de la ligne et à son influence financière sur le produit des postes, mais qui ne pourra excéder le chiffre de 500 fr. pour chaque rayon d'une lieue en cours d'exploitation. Cependant le Conseil fédéral ne fera pas usage de ce droit tant que l'entreprise ne rapportera pas au delà de 4 % après déduction de la somme portée sur le compte d'amortissement du capital de construction ou attribuée à un fonds de réserve (Art. 1er de l'arrêté fédéral du 17 août 1852).

Art. 34. Outre les conducteurs de locomotives et les machinistes que la loi fédérale dispense du service militaire, seront encore exempts de l'obligation du ser-

18 julliet 1870.

vice personnel, sauf l'approbation des autorités fédérales, les conducteurs de trains, les gardes-voie et les autres employés du chemin de fer, pendant la durée de leur emploi.

Art. 35. La Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec son matériel, ses bâtiments et ses approvisionnements à l'expiration des 30ième, 45ième, 60ième, 75ième, 90ième et 99ième années, à dater du 1er mai 1874, pourvu que le Compagnie en ait été avisée 5 ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre sur l'indemnité à payer, celle-ci sera déterminée par un tribunal arbitral.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du surarbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées. Celle qui restera sera surarbitre (Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 août 1852).

Art. 36. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront observées:

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30ième, de la 45ième, ou de la 60ième année à partir du 1er mai 1874, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les 10 années précédant immédiatemment l'époque à laquelle la Confédération a dénoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75ième année, il sera payé 22 1/2 fois et, en cas de rachat à l'expiration de la 90ième année, 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le

montant de l'indemnité ne pourra dans aucun cas être inférieur au capital d'établissement primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'amortissement du capital de construction ou attribuées à un fonds de réserve. 23 juillet 1870.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99ème année, la somme que coûteraient probablement la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à ladite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Quelle que soit l'époque du rachat, le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur le prix de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal arbitral susmentionné. (Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 août 1852.)

Art. 37. Si la Confédération n'a pas fait usage ou n'a pas déclaré vouloir faire usage de son droit de rachat, le canton de Berne pourra exiger, moyennant indemnité, la cession du chemin de fer, avec son matériel, ses bâtiments et ses approvisionnements, à l'expiration des 30ème, 45ème, 60ème, 75ème, 90ème et 99ème années à partir du 1er mai 1874, pourvu qu'il en ait prévenu la Compagnie quatre ans d'avance.

Il ne pourra toutefois exercer ce droit que dans le cas où toute la ligne Gümligen-Lucerne serait rachetée à la Compagnie.

Les dispositions des art. 35 et 36 seront applicables à la fixation du chiffre de l'indemnité, de même qu'à l'intervention et à la nomination du tribunal arbitral.

23 juillet 1870.

Art. 38. Les contestations civiles que l'interprétation du présent acte pourrait faire naître entre le Gouvernement et la Compagnie, seront également vidées sans appel par un tribunal arbitral établi conformément à l'art. 35.

Art. 39. Les statuts de la Compagnie seront soumis à la sanction du Gouvernement.

Art. 40. Si dans les actes de concession des cantons intéressés à cette ligne, ou plus tard, pendant la construction ou l'exploitation du chemin de fer, la Compagnie accordait à d'autres cantons des conditions plus favorables que celles que stipule la présente concession, elles seront aussi applicables au canton de Berne et aux lignes qui le traversent, à l'exception des dispositions renfermées en l'art. 12.

Les dispositions de cette concession s'étendent également à la ligne Gumligen-Langnau, en ce sens que les conditions de la concession du 28 mars 1867 sont modifiées en tant qu'elles sont contraires à celles de la présente concession.

Au nom du Comité d'initiative composé actuellement des membres suivants:

MM. **Arregger-Salzmann,** négociant à Schüpfheim.
Banz, député à Entlebuch.
Berger, député à Berne.
Bucher, membre du Conseil national à Escholzmatt.
Gfeller, ancien membre du Conseil national à Signau.
Hunkeler, député à Lucerne.
Jost, négociant à Langnau.
Stämpfli, membre du Conseil national à Berne.
Stocker, colonel fédéral à Lucerne.

Vonmatt, membre du Conseil national à Lucerne. 23 juillet 1870.
Wyss, membre du Conseil national à Langnau.

LUCERNE, le 12 février 1870.

Le Président,
ABR. STOCKER.
Le Secrétaire,
F. BELL.

---

23 juillet 1870.

DÉCRET
du Grand-Conseil du canton de Berne
concernant
la concession du Chemin de fer de l'Entlebuch.

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Vu la demande formée le 12 février 1870 par le Comité d'initiative du Chemin de fer de l'Entlebuch, qui sollicite une concession pour la construction et l'exploitation, sur le territoire bernois, d'un chemin de fer entre Langnau et Krœschenbrunnen, pour le prolongement partiel de la ligne Berne-Langnau-Lucerne;

Sur la proposition du Conseil-exécutif et de la Commission du Grand-Conseil,

DÉCRÈTE:

La concession demandée par le Conseil d'administration de la société d'initiative du chemin de fer de Langnau à la frontière lucernoise près de Krœschenbrunnen, lui est accordée aux conditions suivantes:

1° En même temps qu'elle fournira la justification de l'existence des ressources nécessaires à l'exé-

23 juillet 1870.

cution de l'entreprise (art. 6), la société aura à déposer un cautionnement de 40,000 fr. en espèces ou en titres.

2° Les horaires des trains réguliers, de même que les tarifs, les règlements de transport et les changements qui pourraient y être apportés, seront soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

3° La ligne concédée sera sujette à l'impôt aussitôt que les actions rapporteront un dividende de 5%.

4° L'exploitation ne pourra être ni affermée ni fusionnée avec d'autres entreprises de même espèce sans l'autorisation du Grand-Conseil.

5° En modification partielle des art. 4, 35, 36 et 37 de l'acte de concession, il est statué que la concession durera jusqu'au 1er mai 1957 et que les délais de rachat prévus par les art. 36 et 37 commenceront à courir du 1er mai 1858, afin qu'ils coïncident avec celui qui est fixé par la concession du chemin de fer de l'Est-Ouest, en date du 28 mars 1857.

6° Le 3me alinéa de l'art. 8 de la concession, commençant par les mots «dans le cas», est supprimé.

7° A l'art. 18 de l'acte de concession, il faut remplacer, à la 2me ligne, le mot *deux* par *trois*, et ajouter, à la 1re ligne, après *d'entretenir* les mots *dans les deux directions*.

8° La franchise d'impôt prévue par l'art. 32 n'est accordée qu'à condition qu'elle le soit également par le canton de Lucerne.

Donné à *Berne*, le 10 mars 1870.

Au nom du Grand-Conseil:
Le Président,
R. BRUNNER.
Le Chancelier,
M. DE STÜRLER.

ARRÊTÉ

23 juillet 1870.

concernant

un chemin de fer de Langnau à la frontière du Canton de Lucerne près Krœschenbrunnen.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu

1) un décret du Grand-Conseil du Canton de Berne, du 10 mars 1870, accordant au Comité d'initiative de la ligne de l'Entlebuch, pour une Compagnie à former en vue de la continuation de la ligne de Berne-Langnau à Lucerne, la concession d'un chemin de fer de Langnau jusqu'à la frontière du Canton de Lucerne,

2) un message du Conseil fédéral du 17 juin 1870;

En application de la loi fédérale du 28 juillet 1852;

ARRÊTE:

La ratification de la Confédération est accordée à ladite concession telle qu'elle a été arrêtée par le décret du Grand-Conseil du 10 mars 1870, aux conditions suivantes:

Art. 1er. En conformité de l'article 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel lequel ne doit pas dépasser la somme fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en

23 juillet 1870.

exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou attribuée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit de racheter, moyennant indemnité, la ligne qui fait l'objet du présent arrêté, avec tout le matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er mai 1858, pourvu que la déclaration du rachat ait été faite cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé comme suit: chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral fera une triple proposition; le demandeur premièrement, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les cinq ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; si le rachat a lieu à l'expiration de la 45e ou 60e année, on paiera 25 fois la valeur du produit pendant les 10 ans précédant ladite époque; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 1/2, à l'expiration de la 90e année 20 fois et de la 99e année 18

fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve. 23 juillet 1870.

b. Le chemin de fer, avec ses accessoires, sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 24 mois, à partir de la date du présent arrêté, les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer, et il sera en même temps fourni une justification suffisante des moyens de continuer l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Cette réserve s'applique en particulier 1) aux articles 5 et 9 de la concession relativement au droit d'expropriation, pour lequel les dispositions des lois fédérales en matière d'expropriation font exclusivement règle; 2) à l'art. 6 concernant la justification financière et celle du commencement des terrassements, au sujet desquelles

23 juillet 1870.

demeure réservée la compétence attribuée à la Confédération aux termes de l'art. 11 de la loi sur les chemins de fer; 3) à l'art. 31 relatif à la préférence pour les embranchements et à l'exclusion de lignes concurrentes, l'art. 17 de la loi fédérale du 28 juillet 1852 étant expressément réservé, et enfin 4) à l'art. 34 concernant l'exemption du service militaire pour les employés de la ligne, par lequel il ne doit être porté aucune atteinte aux lois fédérales et à la compétence de la Confédération.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats.

Berne, le 16 juillet 1870.

Le Président, ABRAHAM STOCKER.
Le Secrétaire, J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 23 juillet 1870.

Le Président, F. ANDERWERT.
Le Secrétaire, SCHIESS.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE

ARRÊTE:

L'acte de concession et l'arrêté fédéral ci-dessus seront insérés au Bulletin des lois,

Berne, le 14 septembre 1870.

Au nom du Conseil-exécutif:
Le Président,
WEBER.
Le Secrétaire d'Etat,
Dr TRÆCHSEL.

ORDONNANCE

23 juillet 1870.

plaçant quelques Cours d'eau sous la surveillance de l'Etat.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

En exécution des articles 1er et 36 de la loi du 3 avril 1857 et en extension des ordonnances des 19 octobre et 30 novembre 1859 et du 30 mai 1866;

Sur la proposition de la Direction des travaux publics,

ARRÊTE:

Art. 1re. Sont placés sous la surveillance de l'Etat et soumis aux prescriptions établies pour les eaux de cette catégorie par l'ordonnance du 19 octobre 1859, les *cours d'eau* dénommés ci-après:

No	Noms des cours d'eau placés sous la surveillance de l'Etat.	Eaux dans lesquelles ils se jettent.	Communes dont ils traversent le territoire.	Districts.
1.	Le Brestenbach.	Engstligen.	Frutigen.	Frutigen.
2.	Le Lauigraben.	Aar.	Heimberg.	Thoune.
3.	Le Schachengraben.	Emme.	Eggiwyl.	Signau.

23 juillet 1870.

Art. 2. La présente ordonnance sera publiée en la forme accoutumée, et insérée au Bulletin des lois.

Berne, le 23 juillet 1870.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,
WEBER.

Le Secrétaire d'Etat,
Dr TRÆCHSEL.

---

25 juillet 1870.

DÉCRET

portant

création d'un troisième Poste de pasteur pour l'église de la Nydeck, à Berne.

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Considérant que le quartier de la Lorraine, qui fait partie de la paroisse de la Nydeck, commune de Berne, est à une forte distance du siége de la paroisse, et que la population de ce quartier s'est considérablement accrue dans le cours des dernières années:

Que les deux ecclésiastiques attachés à l'église de la Nydeck ne suffisent plus aux besoins religieux de cette paroisse, y compris le quartier de la Lorraine;

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

DÉCRÈTE:

Art. 1er. Il est créé, pour l'église de la Nydeck, à Berne, un troisième poste de pasteur, qui est rangé parmi les cures à traitement variable. 25 juillet 1870.

A cet effet, le nombre des cures à traitement de deuxième classe est augmentè d'une.

Art. 2. Aussi longtemps qu'en vertu de son rang d'ancienneté le troisième pasteur de l'église de la Nydeck ne touchera pas un traitement de deuxième classe, il lui sera payé un supplément égal à la différence qui existe entre son traitement et celui de deuxième classe.

Art. 3. Le troisième pasteur de la Nydeck n'a pas droit à une indemnité de logement.

Art. 4. La commune municipale de Berne établira et entretiendra à la Lorraine un local convenable pour les assemblées religieuses, les catéchismes et l'instruction des catéchumènes.

Art. 5. Le présent décret, qui entre incontinent en vigueur, sera inséré au Bulletin des lois et décrets.

Donné à Berne, le 25 juin 1870.

Au nom du Grand-Conseil:

Le Président,
STÆMPFLI.

Le Chancelier,
M. DE STÜRLER.