

Mai 1902

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **2 (1902)**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

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>

LOI

concernant

4 mai
1902.

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

Le Grand Conseil du canton de Berne,
Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décède :

I. 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, dans la proportion et sous les conditions déterminées par la présente loi :

- 1° Chemin de fer du Lœtschberg (Frutigen-Brigue);
- 2° Interlaken-Brienz, rive droite;
- 3° Meiringen-Innertkirchen;
- 4° Zweisimmen-Gessenay-Montreux, éventuellement par Gstaad ou avec embranchement sur Gstaad;
- 5° Thoune-Scherzligen;
- 6° Burgistein-Wattenwil (gare) à Wimmis, éventuellement Spiez;
- 7° Berne-Schwarzenbourg;
- 8° Flamatt-Laupen-Gümmenen (ligne de la Singine);
- 9° Berne-Boll-Worb, avec raccordement à la ligne de Berthoud à Thoune ou à la ligne du Jura-Simplon;

4 mai
1902.

- 10° Huttwil-Sumiswald, avec raccordement au chemin de fer de l'Emmenthal, éventuellement avec embranchement de Sumiswald à Wasen;
- 11° Soleure (éventuellement-Utzenstorf-Schoenbühl);
- 12° Herzogenbuchsee-Lyss, avec embranchement éventuel sur Kirchberg;
- 13° Herzogenbuchsee-Wangen;
- 14° Oensingen-Herzogenbuchsee;
- 15° Oensingen-Langenthal;
- 16° Bienne-Büren-Lütterswil;
- 17° Bienne-Anet, avec embranchement sur Aarberg;
- 18° Anet-Cerlier-Le Landeron, éventuellement Neuveville;
- 19° Moutier-Bienne et Moutier-Soleure, ou Soleure-Moutier (ligne du Weissenstein);
- 20° Tramelan-Les Breuleux, avec raccordement à la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds;
- 21° Reconvilier (Tavannes)-Bellelay;
- 22° Delémont-Oensingen (Balsthal);
- 23° Glovelier-Undervelier;
- 24° Porrentruy-Damvant;
- 25° Porrentruy-Laufon (ligne de la Lucelle);
- 26° Saignelégier-La Chaux-de-Fonds (transformation en voie normale).

Art. 2. Le Grand Conseil est autorisé, dans les limites des compétences que lui attribue la Constitution et sous réserve de l'observation des dispositions de la présente loi, à décréter une prise d'actions en faveur de lignes dont la désignation ne figure pas à l'article premier ci-dessus.

Art. 3. L'obligation de la participation de l'Etat cessera d'exister à l'égard de celles des sections pour lesquelles la justification financière prévue à l'art. 13

n'aura pas été fournie dans le délai de dix années, à partir de l'acceptation de la présente loi par le peuple.

4 mai
1902.

1° Le chemin de fer du Lötschberg. (Art. 1^{er}, n° 1).

Art. 4. L'Etat participe à la construction du chemin de fer du Lötschberg par une prise d'actions qui pourra s'élever au 25 % du capital entier d'établissement de la ligne de Frutigen à Brigue, toutefois sans dépasser un total de 17,500,000 fr.

Le Grand Conseil est autorisé à fixer les conditions de cette participation et à décréter toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution de l'entreprise.

2° Autres chemins de fer. (Art. 1^{er}, n°s 2 à 26.)

Art. 5. La participation de l'Etat aura lieu sous forme d'une prise d'actions, qui pourra s'élever :

- a. pour les lignes à voie normale, au 40 % du capital d'établissement des sections construites sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 80,000 fr. par kilomètre ;
- b. pour les lignes à voie étroite, au 40 % du capital d'établissement des sections construites sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 40,000 fr. par kilomètre.

Pour les lignes à voie normale dont les frais d'établissement s'élèvent à moins de 125,000 fr. par kilomètre, le chiffre de la participation de l'Etat pourra être porté à 50,000 fr. par kilomètre de voie sur territoire bernois.

Il peut en outre être accordé, pour les lignes à voie normale, une subvention extraordinaire s'élevant jusqu'à 100,000 fr. par kilomètre de tunnel construit sur territoire bernois.

Par exception, le Grand Conseil pourra accorder à la ligne de Zweisimmen à Montreux (art. 1^{er}, n° 4), à

4 mai
1902.

celle de Tramelan aux Breuleux avec raccordement à la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds (art. 1^{er}, n^o 20), de même qu'à celle de Reconvilier (Tavannes) à Bellelay (art. 1^{er}, n^o 21), sous forme d'une prise d'actions, une subvention maximale du 60 % des frais de construction.

Le Grand Conseil est de même autorisé, dans les limites de ses compétences, à augmenter selon les besoins le chiffre de la participation de l'Etat à la construction des lignes de chemin de fer suivantes :

- 1^o Zweisimmen-Montreux (art. 1^{er}, n^o 4);
- 2^o Thoune-Scherzligen (art. 1^{er}, n^o 5);
- 3^o Flamatt-Laupen-Gümmenen (ligne de la Singine; art. 1^{er}, n^o 8);
- 4^o Berne-Boll-Worb, avec raccordement à la ligne de Berthoud à Thoune ou à la ligne Jura-Simplon (art. 1^{er}, n^o 9);
- 5^o Huttwil-Sumiswald, avec raccordement au chemin de fer de l'Emmenthal, éventuellement avec embranchement sur Wasen (art. 1^{er}, n^o 10);
- 6^o Moutier-Bienne et Moutier-Soleure, ou Soleure-Moutier (ligne du Weissenstein). (Art. 1^{er}, n^o 19.)

Art. 6. Pour fixer le montant des prises d'actions, le Grand Conseil tiendra compte, d'une part, de l'importance des lignes à construire, des sacrifices faits par la contrée intéressée, ainsi que des ressources de celle-ci, et, d'autre part, des difficultés et des frais de la construction.

En outre, le Grand Conseil pourra, à la demande des intéressés, répartir chaque entreprise en sections exploitables, auxquelles il attribuera une part proportionnelle de la subvention allouée à la ligne entière.

Art. 7. En règle générale, la participation de l'Etat prévue à l'art. 5 ci-dessus ne doit être accordée que 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 autoriser un emprunt jusqu'à concurrence de la moitié du capital d'établissement lorsqu'il est impossible, par suite de circonstances particulières, d'assurer d'autre manière la construction d'une ligne de chemin de fer.

4 mai
1902.

Ne seront pas comprises dans les souscriptions d'actions particulières les souscriptions d'entrepreneurs pour travaux ou fournitures concernant la construction ou l'appropriation 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 le montant de cette estimation.

Art. 8. Est considéré comme capital d'établissement, au sens de la présente loi, les sommes à employer sur territoire bernois qui sont prévues, au devis servant de base à la justification financière approuvée, pour la construction de la ligne et l'acquisition du matériel d'exploitation.

Art. 9. 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 tiennent pleinement compte des droits reconnus à l'Etat par la présente loi.

Les modifications apportées aux statuts devront aussi, pour être valables, être approuvées par le Grand Conseil.

Aucune compagnie ne pourra, sans l'autorisation du Grand Conseil, se fusionner avec une autre ni céder sa concession à une autre société.

4 mai
1902.

Art. 10. 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 C. O. 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 intéressés, et la moitié au moins devra être admise dans la classe des actions privilégiées.

Art. 11. 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 pour les versements à opérer sur les autres actions. Le dernier cinquième ne sera payé qu'après la mise en exploitation de la ligne et lorsqu'une justification de l'emploi du capital d'établissement aura reçu l'approbation du Conseil-exécutif.

Art. 12. L'Etat a le droit de se faire représenter par un à six membres dans le conseil d'administration de chacune des entreprises de chemin de fer qu'il a subventionnées.

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

Art. 13. Une justification financière devra être présentée avant que la construction d'une ligne soit commencée, et les travaux ne seront entrepris que lorsque cette justification aura été reconnue suffisante par le Grand Conseil. S'il n'est pas satisfait à cette condition, la promesse d'une participation en faveur de la ligne intéressée devient nulle et non avenue.

Art. 14. Le Conseil-exécutif est autorisé à contribuer aux frais d'études des lignes mentionnées dans la présente loi jusqu'à concurrence de 250 fr. par kilomètre, à titre

d'avance sur le versement des actions de l'Etat, si l'étude des conditions d'établissement de ces entreprises, au point de vue technique et financier, répond à un intérêt public, et si les intéressés y contribuent pour une part au moins égale à celle de l'Etat.

4 mai
1902.

Il a de même le droit d'ordonner en tout temps, de sa propre initiative, les études complémentaires qui lui paraîtront nécessaires.

Art. 15. Les administrations des chemins de fer subventionnés devront soumettre à l'approbation du Conseil-exécutif, outre la nomination de l'ingénieur chargé de diriger les travaux, tous les contrats importants concernant la construction de leurs lignes et les fournitures nécessaires; elles devront en outre adresser à la Direction des chemins de fer, pendant la durée de la construction de la ligne, en janvier, avril, juillet et octobre, un rapport trimestriel permettant de se faire une idée claire de l'état des travaux et des ressources financières disponibles.

Après l'achèvement des travaux, le compte détaillé de la construction devra être soumis au Conseil-exécutif. Le Conseil-exécutif a de plus le droit d'ordonner en tout temps les enquêtes qui lui paraîtront nécessaires sur la gestion de l'entreprise.

Art. 16. Les frais des études et enquêtes prévues par les art. 14 et 15 seront remboursés par la compagnie intéressée.

Art. 17. Si une compagnie déjà existante ou la Confédération suisse s'engage à construire une des lignes prévues à l'art. 1^{er}, le Grand Conseil est autorisé à modifier selon les circonstances, dans chaque cas particulier, les conditions fixées ci-dessus concernant une participation de l'Etat dans les limites indiquées à l'art. 5.

4 mai
1902.

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

II. Participation de l'Etat à l'exploitation des chemins de fer.

Art. 18. Lorsque le résultat financier de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer construite avec la participation de l'Etat est insuffisant pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt des emprunts, ou bien lorsque cela paraît nécessaire en vue de la consolidation de l'entreprise, le Grand Conseil peut, dans les limites des compétences que lui accorde la Constitution, faire à la compagnie des avances, portant intérêt, dont le montant total ne devra pas dépasser le 10 % du capital d'établissement fixé au sens de l'art. 6 ci-dessus.

Pour le chemin de fer de Berne à Neuchâtel, les avances pourront s'élever à la somme d'un million de francs.

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

Art. 19. L'Etat a le droit de prendre les mesures qui lui paraîtront nécessaires en vue d'une exploitation aussi rationnelle que possible des entreprises de chemins de fer dans lesquelles il est intéressé financièrement.

Il pourra, lorsqu'une mesure semblable sera jugée opportune, 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 l'organisation de l'administration centrale qui pourra être créée, seront réglées par un décret du Grand Conseil.

III. Emprunts.

4 mai
1902.

Art. 20. Le Grand Conseil est autorisé à se procurer par voie d'emprunt, jusqu'à concurrence d'un total de 20 millions de francs et pour autant que les ressources disponibles de l'Etat ne suffiront pas, les sommes nécessaires pour le paiement des dépenses incombant au canton de par l'application de la présente loi.

IV. Nomination des représentants de l'Etat dans les administrations des chemins de fer.

Art. 21. Les représentants de l'Etat dans les administrations des chemins de fer sont nommés par le Conseil-exécutif.

Il devra, autant que possible, être tenu compte, dans la nomination de ces représentants, des intérêts généraux du canton en matière de chemins de fer, de même que des besoins des régions intéressées et de ceux du personnel.

V. Dispositions finales.

Art. 22. La présente loi abroge le décret concernant la participation de l'Etat à la construction de nouveaux chemins de fer, du 28 février 1897, ainsi que le décret complémentaire concernant le chemin de fer de Berne à Schwarzenbourg, du 5 mai 1901.

Art. 23. La présente loi entrera en vigueur après son acceptation par le peuple.

Berne, le 18 mars 1902.

Au nom du Grand Conseil:

Le Président,

ED. WILL.

Le Chancelier,

KISTLER.

4 mai
1902.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Vu les procès-verbaux de la votation populaire du
4 mai 1902,

fait savoir :

La loi concernant la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation de chemins de fer a été adoptée par 43,867 voix contre 18,263, soit à une majorité de 25,604 voix. Elle sera insérée au Bulletin des lois.

Berne, le 14 mai 1902.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Vice-président,

SCHEURER.

Le Chancelier,

KISTLER.
