

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la position de la Confédération vis-à-vis de l'établissement de voies de raccordement entre le réseau suisse de chemins de fer et des établissements industriels.

(Du 29 septembre 1874.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Par message du 12 septembre 1873, nous avons eu l'honneur, en exécution d'un mandat que vous nous aviez donné à l'occasion de la demande de concession pour un chemin de fer Gisikon-Perlen, de vous faire rapport sur la position à assigner, dans le nouveau droit en matière de voies ferrées, aux lignes privées. Nous arrivions alors aux conclusions suivantes :

Tout chemin de fer peut et doit être l'objet d'une concession en tant qu'il se raccorde à des lignes déjà concédées et qu'il doit emprunter le terrain d'autrui; à la concession est lié le droit d'expropriation; toutefois on devrait toujours subordonner la concession de ce droit à la condition que si le besoin s'en fait sentir le chemin doit, sur la demande du Conseil fédéral, être livré à l'exploitation publique, et que, aussi longtemps que ce cas ne se présente pas, les propriétaires d'établissements situés à côté de la

ligne ou à proximité doivent avoir le droit de se servir de la voie, contre indemnité équitable.

La Commission du Conseil national en matière de chemins de fer se partagea en deux moitiés : l'une voulait accorder la concession pour le chemin de fer privé Gisikon-Perlen, conformément à notre proposition ; l'autre proposait de ne pas entrer, pour le moment, en matière sur la demande, mais d'inviter le Conseil fédéral à examiner la question de savoir s'il n'était pas nécessaire d'étendre la disposition de l'art. 1^{er} de la loi fédérale d'expropriation. Lors de la discussion au Conseil national, deux propositions ultérieures furent encore faites ; l'une tendait au rejet de la demande, comme étant incompatible avec l'art. 21 de la Constitution fédérale, qui ne permet le droit d'expropriation que pour des travaux publics ; l'autre avait pour but de fixer d'abord le délai à l'expiration duquel le chemin devait être livré à l'exploitation générale.

La dernière proposition fut adoptée à une faible majorité.

Le Conseil des Etats décida, le 22 septembre, par 21 voix contre 3, de ne pas entrer en matière sur la demande de concession.

Le Conseil national adhéra, le 23 septembre, d'abord en votation éventuelle, par 50 voix contre 28, ces dernières voulant maintenir le premier arrêté, et à la votation principale (rejet ou ajournement à une autre session) par 48 voix contre 35, à l'arrêté du Conseil des Etats.

Cette décision engagea MM. Stämpfli, D^r Simon Kaiser et J. Vonmatt à présenter, le 24 septembre, la motion suivante :

« Le Conseil fédéral est invité à présenter aux Conseils, dans la prochaine session ordinaire, un rapport et des propositions sur les dispositions complémentaires nécessaires aux lois existantes concernant les chemins de fer et les expropriations, pour régler l'application de ces lois aux chemins de fer d'établissements industriels et d'autres entreprises industrielles, en ce qui concerne la concession et le droit d'expropriation à leur accorder, le raccordement au réseau général des chemins de fer, etc. »

Dans la discussion, on désira et proposa d'autre part qu'aucune espèce d'indication ne fût donnée sur le sens dans lequel la solution et l'examen de la question devait avoir lieu, et, en conséquence, le 25 septembre, le postulat suivant fut adopté :

« Le Conseil fédéral est invité à présenter le plus tôt possible un rapport et des propositions sur la position de la Confédération vis-à-vis de l'établissement de voies ferrées destinées à relier des

établissements industriels ou d'autres entreprises de même nature au réseau général des chemins de fer. »

Vu la rédaction générale que le postulat a définitivement reçue, nous avons d'abord complété les actes sous plusieurs rapports.

En première ligne, il fallait établir comment les États voisins ou ceux qui, au moyen des chemins de fer, sont les plus rapprochés de nous traitent les voies de raccordement dont il s'agit.

Nous notons sommairement les résultats suivants, en nommant pour abrégé « voies privées » les chemins de fer dont il s'agit et « propriétaires d'usines » ceux auxquels ils appartiennent.

La France donne aux voies privées le droit d'expropriation pour cause d'utilité publique, mais elle les oblige en même temps, dès que la nécessité s'en fait sentir et que le Gouvernement le demande, à transporter les personnes et les marchandises. Les voies publiques sont obligées par leurs concessions de permettre le raccordement des voies privées. Si ce raccordement, ainsi que le droit d'expropriation, est demandé, les voies privées sont tenues de se munir d'une concession qui présente les mêmes dispositions que les concessions pour les voies publiques.

Les dispositions de la concession concernant l'obligation d'accorder le raccordement aux chemins de fer privés sont très-détaillées. Les rails doivent être établis et entretenus aux frais des propriétaires d'usines; ils ne doivent ni entraver l'exploitation générale de la voie principale ni en mettre en danger le matériel d'exploitation. La Compagnie peut surveiller l'entretien des rails privés et l'usage de son matériel d'exploitation. L'administration de l'Etat peut en tout temps prescrire des modifications au point de raccordement, au tracé et à la pose des voies privées et faire enlever momentanément les aiguilles de raccordement, si le propriétaire d'usine cesse totalement ou partiellement ses transports. La Compagnie doit faire circuler ses wagons sur les rails privés, conduire les wagons au point de raccordement et les en ramener; les charger et les décharger est l'affaire du propriétaire d'usine. Les wagons ne peuvent être chargés que de marchandises qui sont destinées à être transportées par la voie principale. Les wagons ne peuvent pas rester plus de 6 heures sur les voies privées; si ces dernières ont plus d'un kilomètre de longueur, le délai se prolonge d'une demi-heure par kilomètre; si le délai n'est pas observé, une indemnité proportionnelle doit être payée. Les aiguilleurs et les garde-voie sont nommés et payés par la Compagnie, mais les frais doivent lui être remboursés. Le propriétaire d'usine est responsable du dommage causé au matériel d'exploitation pendant le temps

qu'il est sur ses rails. Si l'une de ces conditions est violée, l'administration de l'Etat peut faire cesser l'exploitation et supprimer le raccordement. Enfin, il y a encore des tarifs minutieux pour l'usage des wagons de la voie principale (12 centimes par tonne pour le premier kilomètre, et 4 centimes pour chaque kilomètre en plus, toutefois seulement par chargement d'un wagon entier.)

En *Italie*, les voies privées n'ont pas besoin de concession. Celles qui sont situées exclusivement sur le terrain du propriétaire d'usine sont simplement soumises aux lois de police générale; pour celles qui empruntent le terrain étranger, les plans doivent être approuvés et soumis aux lois générales de police. Les Compagnies doivent permettre le raccordement. Le droit d'expropriation n'est pas accordé aux particuliers, mais bien un droit de servitude revenant à peu près au même, quant à ses effets, que celui qui peut être revendiqué pour les conduites d'eau. A teneur des articles 598 et suivants du code civil, on peut demander le passage sur terrain étranger pour l'eau dont un particulier a besoin pour l'usage de la maison ou pour un but d'économie rurale ou industriel ou pour l'eau que l'on veut faire dériver en vue d'un dessèchement. Les maisons, les fermes, les jardins et les granges sont toujours affranchis de cette obligation, et la conduite d'eau doit être faite de telle sorte qu'elle soit aussi peu que possible nuisible à l'immeuble avoisinant. Le dommage causé aux voisins, y compris la moins-value par suite du morcellement et de l'altération du terrain, plus un cinquième en sus, doit être bonifié.

La *Belgique* ne connaît d'expropriation que pour cause d'utilité publique. Toutefois deux exceptions sont statuées: Une entreprise de mine peut être déclarée d'utilité publique et obtenir le droit d'expropriation (contre indemnité double); en second lieu, dans beaucoup de concessions, le droit est donné au Gouvernement d'accorder au concessionnaire de la ligne principale, aux mêmes conditions et sans autres formalités, l'autorisation de construire et d'exploiter tous les embranchements de 5 kilomètres de longueur au plus, qui ont pour but de relier des mines de charbon et d'autres établissements industriels avec la ligne principale. Dès que la concession pour ces embranchements a été accordée, ceux-ci sont assimilés aux lignes principales quant à la construction et à l'exploitation. L'administration de l'Etat doit approuver les plans et surveiller la construction. Les voies publiques doivent permettre le raccordement dans les gares ou à ciel ouvert.

L'*Autriche* soumet les voies privées qui sont établies sur terrain étranger ou avec le consentement des propriétaires purement et simplement aux prescriptions générales concernant les constructions.

Les chemins de fer desservant des mines privées jouissent du droit d'expropriation ; mais tout propriétaire de mine voisine peut les utiliser pour le transport de ses marchandises, contre indemnité équitable.

Dans quelques concessions pour des voies publiques, le droit d'expropriation est aussi accordé aux concessionnaires pour les embranchements qui pourraient être construits pour quelques établissements industriels que l'administration de l'Etat reconnaît comme étant dans l'intérêt public.

L'administration de l'Etat connaît des différends concernant le raccordement de voies conduisant aux mines et d'autres voies privées.

Les tramways ne possèdent pas le droit d'expropriation et n'ont pas besoin d'une concession proprement dite (de l'Empereur), mais seulement d'une autorisation ministérielle.

La *Prusse* donne exceptionnellement aux voies privées le droit d'expropriation, si elles paraissent nécessaires ou extrêmement désirables pour des motifs de bien public. Une concession n'est pas nécessaire, mais bien l'autorisation du Ministère du commerce si elles doivent se raccorder aux voies publiques. Toutefois, ces dernières ne sont pas obligées de permettre le raccordement.

Dans le *Wurtemberg*, les voies privées sont tenues de permettre le raccordement immédiat d'autres chemins de fer, particulièrement aussi les raccordements avec des établissements industriels, et de se soumettre, pour ce raccordement et le service d'exploitation y relatif, aux dispositions prises par le Gouvernement ; les chemins de fer de l'Etat n'y sont pas obligés. Le trafic est surveillé par la police, si les voies privées sont mises en raccordement immédiat avec des voies publiques. On n'a encore jamais demandé d'expropriations, et il en serait difficilement accordé.

Baden a également admis dans les concessions pour les voies privées une clause portant qu'ils doivent permettre les raccordements avec des embranchements industriels. Le chemin de fer de l'Etat a toujours permis le raccordement par voie de convention libre, lorsqu'aucun dérangement de l'exploitation n'était à craindre. Les voies privées sont soumises aux lois générales de police. Le droit d'expropriation ne serait accordé que si les rails servaient directement ou indirectement à l'Etat ou à une commune.

La *Bavière* n'exerce aucun contrôle sur les rails privés et ne leur donne ni le droit de l'expropriation, ni celui du raccordement.

En Angleterre enfin, les Compagnies sont obligées de permettre le raccordement aux voies privées, si celui-ci est possible sans compromettre la sûreté du public et les intérêts des chemins de fer et de leur trafic. L'administration de l'Etat peut restreindre l'autorisation de raccordement et surveiller l'exécution. Au surplus, aucun contrôle n'a lieu sur la construction et l'exploitation. Une concession n'est pas nécessaire. Le Parlement accorderait difficilement le droit d'expropriation s'il était jamais demandé.

En seconde ligne, nous avons pris des renseignements sur la question de savoir jusqu'à quel point et à quelles conditions il a été satisfait au besoin de l'établissement de voies de ce genre venant se raccorder aux quatre voies ferrées principales de la Suisse.

Au réseau de la *Suisse Occidentale* se raccordent 12 voies privées. Sur l'une, les wagons sont mis en mouvement par des chevaux, sur les autres à la main (en partie par les employés de la Compagnie, en partie par les ouvriers des établissements respectifs).

La Suisse Occidentale a établi un règlement général sur les conditions du raccordement de pareilles voies, dont les principales dispositions sont :

La pose entière est exécutée aux frais du propriétaire d'usine, dans le domaine de la voie principale et par celle-ci, l'autre partie sous ses ordres et sa surveillance. Ce sont les mêmes principes quant à l'entretien. La voie privée est fermée, les clés de la clôture restent dans les mains du chef de la station. Les aiguilles de raccordement sont desservies par un aiguilleur de la Suisse Occidentale. Si les voies privées vont parallèlement à la voie principale, elles doivent être éloignées de 3 mètres et séparées par une clôture. Si elles se raccordent à ciel ouvert, elles doivent être continuées parallèlement jusqu'à la prochaine station; un garde doit être placé au point de raccordement et un système de signaux convenable doit être établi, le tout aux frais du propriétaire d'usine. La ligne d'embranchement ne peut jamais avoir une pente contre la voie principale. Sur une demande par écrit, la Suisse Occidentale conduit ses wagons jusqu'au point de raccordement; les y chercher et les y mener, ainsi que le chargement et le déchargement, est l'affaire du propriétaire d'usine. Les wagons ne peuvent être chargés que de marchandises dont le transport incombe à la Suisse Occidentale; l'emploi des wagons pour le service spécial de l'établissement aurait pour conséquence l'amende et le retrait de la concession. Aussi longtemps que les wagons sont sur les rails privés, le propriétaire d'usine est responsable de tout dommage au matériel d'exploitation et aux marchandises. Pour l'usage de ce matériel, on doit payer 1 franc par wagon, et si les rails ont plus d'un kilo-

mètre de longueur, 2 francs. Les autres taxes sont calculées comme d'ordinaire, toutefois seulement par chargement d'un wagon d'au moins 100 quintaux. Les wagons peuvent rester 10 heures (non compris la nuit) sur les rails privés; toutes les fois que ce délai est dépassé, la voie privée encourt une amende de 20 centimes par wagon et par heure. Des tiers ne peuvent pas utiliser les rails. Pendant que les employés du propriétaire d'usine se trouvent sur le terrain de la voie principale, ils sont sous les ordres des fonctionnaires de celle-ci. Une violation des prescriptions ci-dessus donne le droit à la Compagnie de déclarer en tout temps, immédiatement et sans indemnité, la concession éteinte. La permission de raccordement est donné pour 10 ans. Mais si la Suisse Occidentale trouve que les voies privées nuisent à la sûreté de l'exploitation ou si elles empêchaient l'agrandissement de gares, la Compagnie se réserve de pouvoir résilier la convention en tout temps au moyen d'une dénonciation de trois mois à l'avance. En outre, la Suisse Occidentale paraît, dans la règle, se faire garantir encore un certain minimum annuel de trafic de marchandises.

Au *Chemin de fer Central* se raccordent 5 voies privées. L'embranchement aux carrières d'Ostermündingen est exploité par des locomotives à lui propres, un autre rail par des locomotives du Central; sur les autres la traction des wagons a lieu à la main.

Nous relevons dans les conventions qui nous ont été communiquées, concernant deux de ces embranchements, les dispositions suivantes: La pose des rails avec accessoires doit être exécutée et entretenue suivant les règles en vigueur au chemin de fer Central par ce dernier ou au moins sous la surveillance de son personnel technique. La Compagnie du Central peut refuser le passage de ses wagons, si la sûreté l'exige. La clef du passage reste dans les mains du chef de gare. Le transport des envois seulement par chargements de wagons entiers depuis l'établissement et jusqu'à celui-ci, ainsi que des wagons vides, a lieu par des employés du Central. La remise des marchandises a lieu à la gare. Aussi longtemps que les wagons sont sur les rails de raccordement, le propriétaire de ceux-ci est responsable de tous les dommages, quelles que soient les causes, même aussi en cas d'incendie. Il est accordé pour le chargement et le déchargement 8 heures (le temps de 6 heures du soir jusqu'à 6 heures du matin non compris). Pour chaque retard on doit payer 5 francs d'amende par jour, en comptant les fractions de jour pour un jour entier. Le Central met toujours, 8 heures au moins après la demande présentée par écrit, le nombre de wagons à disposition. Pour le transport de la gare à l'établissement, on doit bonifier par quintal 2 centimes, y com-

pris le transport des wagons vides, en calculant comme minimum la charge d'un wagon (80 quintaux); le chargement et le déchargement ne concernent pas le Central. Des tiers ne peuvent pas utiliser les rails de raccordement; par contre, le Central peut les utiliser sans indemnité pour placer ses wagons, pour autant que la circulation n'en est pas gênée. La durée de la convention pour l'établissement est de 10 ans; mais le Central peut en tout temps la dénoncer sans indemnité. Il y a un tribunal arbitral pour les difficultés qui peuvent survenir.

10 établissements sont en communication par rails avec le chemin de fer du *Nord-Est*. L'exploitation sur ces rails est faite, sur son terrain, par la Compagnie (et cela sur 4 de ces voies par des locomotives), et en dehors par les propriétaires d'usines eux-mêmes.

Les conditions sont, sur les points essentiels, les mêmes que pour le Central. Le Nord-Est n'assume non plus aucune responsabilité pour les marchandises expédiées, à moins qu'on ne puisse lui prouver qu'il est en faute. Les employés des chemins de fer privés sont soumis à toutes les prescriptions de police et aux ordres des fonctionnaires de la voie principale. Le Nord-Est a le droit de résilier la convention sans indemnité, si des circonstances urgentes, par exemple la jonction de nouvelles voies, la reconstruction de la gare, etc., rendent nécessaire une pareille mesure. Moyennant un avis préalable de trois mois, il peut en tout temps demander une révision de toutes les dispositions de la convention.

Les taxes sont de fr. 1—3 par wagon et de fr. 3—5 par locomotive, suivant la longueur de la voie. Si les wagons ne reviennent pas, dans le délai de 12 heures à partir de l'avis, au point de la remise, il faut payer une amende de 10 centimes par essieu et par heure, et en tout cas au moins fr. 5 par wagon, et en outre rembourser les amendes conventionnelles plus fortes que le Nord-Est aurait à payer aux administrations étrangères. En cas de pénurie de wagons, le temps pendant lequel la voie de raccordement a le droit de s'en servir peut être abrégé. Tous les transports, tant pour la réception que pour l'expédition, doivent être remis à la Compagnie, à ses embranchements et aux voies qui en dépendent, sous peine de résiliation immédiate de la convention; en aucun cas, elle n'exigera de taxes plus élevées que les voies concurrentes.

L'*Union suisse des chemins de fer* a permis à 10 établissements le raccordement. 3 voies ferrées sont exploitées par des locomotives, 2 par des chevaux ou à la main, les autres à la main.

La voie est exploitée suivant les directions du chef de station respectif.

A part la bonification des frais d'établissement, les propriétaires d'usines n'ont aucune indemnité à fournir.

Le droit d'expropriation formant évidemment le point essentiel de la question à résoudre, nous avons aussi recueilli les dispositions législatives en matière d'expropriation en vigueur dans tous les Cantons de la Suisse.

Appenzell Rhodes-Intérieures ne paraît pas connaître l'expropriation.

Par la spécification du but pour lequel l'expropriation est permise, cette dernière n'est exclue pour rails privés que dans les Cantons de Lucerne, Schwyz, Nidwalden, et pour autant que par les chemins de fer mentionnés dans les lois respectives ou n'entend que des voies ferrées publiques, à St-Gall et dans les Grisons.

C'est seulement dans l'intérêt du Canton ou d'une commune (soit d'un district) que l'expropriation forcée peut avoir lieu suivant la législation des Cantons d'Uri, Obwalden, Schaffhouse, Appenzell Rhodes-Extérieures, Tessin, Valais et Genève. Si l'on comprend la chose en ce sens que le Canton, le district ou la commune peuvent seuls présenter une demande d'expropriation, il n'y aurait non plus dans ces Cantons aucune perspective d'établir des voies de raccordement pour des établissements particuliers, à l'aide de l'expropriation. Mais cette interprétation ne paraît nullement être nécessaire, ou tout au plus d'après la loi du Canton du Valais, qui dit expressément que la propriété privée peut être acquise par le gouvernement ou par les communes, pour des cas d'utilité générale, et suivant la loi du Canton du Tessin, qui qualifie encore plus précisément de « œuvre publique » l'entreprise qui y a droit. Bien plus, les mots « dans l'intérêt du Canton ou d'une commune » signifient sans doute seulement ce qu'on entend généralement par « motifs d'utilité publique », notion que font valoir sans restriction, comme cause du droit à l'expropriation, les Cantons de Zurich, Berne, Zoug, Soleure, Bâle-Ville, Thurgovie, Vaud et Neuchâtel. Avec ce principe Berne et Soleure en sont venus à accorder le droit d'expropriation à la voie privée des carrières d'Ostermündingen et à celle de Derendingen à Gerlafingen.

La législation de Zurich, Glaris et Thurgovie accorde expressément le droit d'expropriation aussi aux entreprises privées, si l'œuvre est dans l'intérêt public; celle d'Argovie, quand le bien public l'exige; Bâle-Ville, si l'entreprise dont il s'agit est d'un intérêt

considérable pour la chose publique; enfin Fribourg, même lorsqu'elle a seulement une grande influence sur la richesse du pays.

C'est purement dans l'intérêt de quelques particuliers que Zurich porte atteinte au principe de la propriété pour le passage de l'eau pour des fontaines privées, travaux hydrauliques et irrigation. — Lucerne, en exigeant du voisin l'assignation d'une place pour reconstruire un bâtiment incendié qui ne peut pas l'être au même endroit par des motifs de police, l'assignation d'une certaine quantité de bois, la conduite d'eau de source, etc. — Glaris, sous certaines conditions, en accordant des sentiers, routes carrossables et pour l'abreuvement, conduites d'eau de source. — Bâle-Ville, en ce que l'établissement de chemins vicinaux peut être exigé. (Le droit de servitude pour les chemins se trouve probablement dans toutes les législations cantonales.)

Le Canton du Valais va peut-être le plus loin quand il déclare objet d'utilité publique les sources minérales et de bains d'efficacité constatée et donne le droit aux propriétaires de ces sources de mettre à réquisition tout ce qui appartient à leur exploitation (bâtiments, conduites d'eau, etc.), la propriété des communes et des particuliers et, après réquisition infructueuse, les autorise à écarter purement et simplement eux-mêmes les obstacles qui existent contre la sûreté ou la salubrité de l'établissement. Ce mode de procéder est également exceptionnel. Le Conseil d'Etat décide non seulement de l'étendue, mais aussi de l'admissibilité de l'expropriation.

Passant au développement de nos vues et de nos propositions, nous croyons encore à présent, d'après les notions générales suisses sur l'expropriation, qu'on aurait parfaitement pu accorder le droit d'expropriation, aux conditions alors proposées, à un chemin de fer privé comme Gisikon-Perlen, car la prospérité d'un établissement qui occupe plusieurs centaines d'ouvriers et qui, en utilisant une force qui sans cela serait peut-être restée improductive, répand l'activité et le bien-être sur une localité tout entière, est au moins aussi bien dans l'intérêt public que l'établissement d'une fontaine pour une maison de commune ou la construction d'une buanderie ou d'une remise pour la pompe à incendie, ou un étang soit réservoir, constructions qui, par leur nature, ne profitent qu'à peu de personnes déterminées d'avance d'après la législation de tous ou de presque tous les Cantons pour pouvoir prétendre à l'expropriation. (La loi fribourgeoise sur l'expropriation mentionne expressément la buanderie et la remise pour loger la pompe à incendie, etc.)

Toutefois, cette considération ne doit nullement avoir pour but d'ébranler les motifs qui peuvent avoir déterminé les Chambres à ne pas accorder le droit d'expropriation à un chemin de fer privé.

La loi fédérale concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 1^{er} mai 1850, et l'art. 21 de la Constitution fédérale du 12 septembre 1848, en exécution de laquelle cette loi a été décrétée, parlent de travaux « publics ».

Or, l'art. 23 de la Constitution fédérale révisée du 29 mai 1874 est conçu tout à fait de même que l'ancien art. 21. S'il statue que la Confédération a le droit, dans l'intérêt de la Confédération ou d'une grande partie de celle-ci, d'ordonner des travaux publics ou de les encourager par des subsides, et à cet effet de faire valoir le droit de l'expropriation, il paraît au moins tout aussi convenable de tracer des limites plus étroites pour la notion « travaux publics ».

Si l'on arrive aussi à la conclusion qu'une extension de la loi fédérale d'expropriation, par laquelle les chemins de fer privés pourraient aussi être mis au bénéfice de celle-ci, n'est pas admissible, il reste, selon notre opinion, aux propriétaires d'usines la voie ouverte de recourir au droit d'expropriation cantonal, lequel, comme il ressort de la récapitulation ci-dessus, est presque partout, relativement à la question qui nous occupe, plus libéral que l'interprétation donnée le plus souvent à la loi fédérale.

Accorder le droit dont il s'agit à *toutes* les voies de raccordement, même à la nombreuse classe de celles qui sont exploitées à la main, mentionnés par votre postulat, c'est ce qui aurait pu être encore discuté lors de notre précédente proposition.

Relativement au second droit, de la concession duquel il peut s'agir, savoir *du droit de raccordement à d'autres lignes*, il faut d'abord examiner :

- 1^o s'il existe un besoin d'accorder ce droit ;
- 2^o si la Confédération est compétente pour promulguer des prescriptions y relatives.

On ne saurait méconnaître le besoin, car, s'il n'y a pas précisément beaucoup de plaintes contre un refus et une conduite déloyale des administrations de chemins de fer, on connaît pourtant des cas qui prouvent que dans toutes les circonstances il est fâcheux de dépendre de la conclusion d'une convention, c'est-à-dire plus ou moins du bon vouloir non motivé d'une administration. On profite de cette liberté de conclure ou de ne pas conclure une convention sur le raccordement, pour imposer mainte condition onéreuse concernant l'étendue et la nature du transport, et la continuation du

raccordement par rails établis avec de grands sacrifices d'argent est partout plus ou moins laissée à l'arbitraire de l'administration du chemin de fer, circonstance qui, jointe aux autres, ne peut nullement être encourageante.

Nous répondons affirmativement à la seconde question comme à la première. Non seulement nous retrouvons ici tous les motifs qui ont milité pour la transmission, des Cantons à la Confédération, des prérogatives de l'Etat et pour l'extension de la compétence fédérale; mais il faut encore ajouter que l'art. 26 de la Constitution fédérale a essentiellement généralisé les attributions de la Confédération en affaires de chemins de fer. Il est de fait que le contrôle des voies publiques, notamment dans l'intérêt de la sûreté de leur exploitation, comprend aussi le contrôle des chemins privés et rend celui-ci nécessaire. Enfin, il n'y a pas besoin de démontrer ultérieurement que, pour un pays particulièrement industriel, la protection des voies privées est assez importante pour faire l'objet de la sollicitude et de la législation de l'Etat.

Il se présente trois formes pour l'établissement des dispositions y relatives: intercalation dans la loi générale concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer, admission dans la concession pour chaque chemin de fer spécial, ou promulgation d'une loi spéciale. Quand même nous aurions table rase, ce qui n'est pas le cas, une loi spéciale serait ce qu'il y aurait de mieux, car, d'un côté, il y a des détails à régler qui évidemment ne sont pas à leur place dans la loi principale, qui ne contient que des principes généraux; d'un autre côté, il est nécessaire d'établir des dispositions qui n'obligent que les voies de raccordement, et non pas aussi les chemins de fer publics, et qui dès lors ne sont pas à leur place dans la concession pour ces derniers.

Mais nous n'avons plus la main libre dans cette question de forme, car la loi sur les chemins de fer est promulguée et nous ne pourrions pas en conseiller à présent la révision.

Il ne faut pas perdre de vue, en outre, qu'actuellement il existe 157 concessions dans lesquelles il n'est pas question de l'obligation d'accepter des rails de raccordement.

C'est pour cela que nous arrivons à vous proposer une loi spéciale concernant les rapports de droit des voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels.

Les dispositions de détail de cette loi sont plus ou moins exactement commandées par la nature des choses (les rapports existants et le but à atteindre); par le même motif elles se tiennent

strictement aux règles jusqu'ici existantes pour ces voies de raccordement et issues soit de la loi, soit de conventions. Nous pouvons dès lors nous borner à quelques observations.

Ad art. 1^{er}. S'il est important que les chemins de fer publics soient tenus de permettre le raccordement des voies ferrées, il ne l'est guère moins que ces dernières soient obligées, de leur côté, d'accorder le raccordement par rails aux établissements situés dans leur voisinage. En effet, il peut arriver et il arrivera fréquemment que l'on ne puisse pas faire raccorder plus d'une voie à une station ; alors il y aurait, sans une disposition de cette nature, un droit naturel d'exclusion en faveur du premier postulant. Le droit d'imposer l'obligation susmentionnée dérive simplement du droit du raccordement au chemin de fer public, que la loi donne à la première voie de raccordement, car on peut faire dépendre la concession de ce droit de conditions raisonnables.

Tout établissement qui veut supporter les frais de création et d'entretien des appareils nécessaires doit avoir le droit de raccordement. La fixation d'un certain nombre de quintaux de marchandises à remettre annuellement par l'établissement et à livrer à celui-ci conduirait à l'arbitraire.

Ad Art. 1^{er} et 6. La loi comprend les deux espèces de voies de raccordement, tant celles qui sont desservies par leurs propres locomotives, que la classe plus nombreuse de celles qui emploient le matériel roulant du chemin de fer public. Les premières doivent avoir le droit de conduire par leurs propres locomotives leurs wagons chargés jusqu'à la place de raccordement, afin qu'elles puissent depuis là, sans transbordement, être expédiées plus loin par les locomotives de la voie principale ; les dernières peuvent exiger que les wagons de marchandises chargés et vides leur soient remis au point de raccordement, afin qu'à l'établissement ils puissent être chargés et déchargés. Les concessions allant plus loin de la part de la Compagnie, par exemple le fait de laisser circuler aussi sur ses rails les locomotives des voies privées plus loin que cela n'est nécessaire pour la remise, ou bien de chercher par ses locomotives les wagons à l'établissement ou de les y conduire, doivent être l'objet de conventions libres. C'est intentionnellement que nous n'interdisons pas au propriétaire de rails privés d'expédier sur ceux-ci des marchandises appartenant à des tiers. Il peut être indifférent à la Compagnie, pour autant qu'elle n'a à faire qu'au propriétaire de la voie de raccordement, de savoir à qui appartient les marchandises qui sont remises par celui-ci ou pour celui-ci.

Par des dispositions telles qu'elles se trouvent à l'art. 4 du tarif du 1^{er} juin 1872 pour le trafic suisse interne, d'après les-

quelles, si un chargement de wagons est formé de différentes classes de marchandises par wagons entiers, la taxe de voiture de la classe la plus élevée du tarif est appliquée à tout le chargement, les administrations de chemins de fer sont bien suffisamment garanties contre des inconvénients qui surgissent lorsqu'un chargement de wagons est formé de différentes marchandises.

Ad art. 2. Ce qui est généralement admis et qui ne peut par conséquent pas facilement être établi par la loi, doit, en vertu de cet article, être réglé dans chaque cas particulier après que les intéressés ont été entendus, par exemple la nature de la clôture, les pentes, la détermination du temps dans lequel la Compagnie doit fournir les wagons vides, le règlement de l'usage d'une voie de raccordement par différents établissements, etc.

Ad art. 7. Les voies de raccordement que cette loi a en vue ne sont jamais assez longs pour que la chose puisse (comme en France) se compliquer par la fixation graduelle du temps pendant lequel les wagons pourront être retenus sur ces rails.

L'émolument pour retard apporté dans la remise des wagons est le même que celui que les chemins suisses ont fixé entre eux (par convention du 4/5 novembre 1872).

Ad art. 8. Les taxes proposées répondent assez exactement à celles qui sont en vigueur conformément à la convention pour les voies de raccordement; ce sont les taxes maximum permises dans les nouvelles concessions accordées par la Confédération pour transport de marchandises en voiture ordinaire.

Ad art. 10. Il n'existe pas de motif sérieux pour traiter encore plus favorablement les chemins de fer publics quant à la responsabilité pour transports de marchandises vis-à-vis des voies privées que vis-à-vis de toute autre personne qui charge et décharge elle-même les marchandises. Mais les propriétaires de voies de raccordement sont dans une position exceptionnelle, qui doit être prise en considération. A teneur de l'art. 32 du projet de loi concernant les rapports de droit relatifs au transport, les réclamations pour pertes ou avaries extérieurement reconnaissables lors de la remise, sont exclus dès que le destinataire en a pris possession sans réclamation et que les frais qui grèvent les envois sont payés; les réclamations pour pertes ou avaries d'une autre espèce ne peuvent être présentées avec succès que si le destinataire, outre les autres exigences, vient aussi à prouver que le défaut dont on se plaint s'est produit avant la remise. Le destinataire ordinaire, tant de colis que de chargements par wagons entiers, est alors en position de reconnaître immédiatement, au déchargement à la gare ou au char de camionage, au moins les défauts extérieurement reconnaissables (la

perte complète ou l'avarie de colis), d'adresser de suite une réclamation auprès d'un représentant de l'administration du chemin de fer, et enfin de faire constater l'état des faits. Le propriétaire d'une voie de raccordement, par contre, ne pourra pas pour maintes marchandises constater déjà à la station de raccordement ou au point de raccordement le contenu et la qualité des chargements par wagons entiers, mais seulement lorsqu'ils sont déchargés dans son établissement. Et cependant la prise de possession a lieu déjà au moment de la remise des wagons au point de raccordement. Il serait fort injuste d'obliger l'établissement à fournir la preuve que des avaries ont été causées déjà avant la remise des wagons au point de raccordement, preuve généralement difficile à fournir. Mais, d'un autre côté, on doit aussi garantir le chemin de fer public que les dommages survenus seulement sur la voie de raccordement ne lui seront pas imputés. Nous croyons que notre proposition renferme une compensation équitable. Si le propriétaire d'usine le désire et que le chemin de fer principal restitue les frais causés par là, la remise des marchandises peut être opérée dans l'établissement, mais l'effet en droit ne doit entrer en vigueur que lorsque le déchargement est opéré sans délai, suivant la marche ordinaire des affaires. Si l'administration du chemin de fer voulait lui remettre les wagons le soir tard et par là faire en sorte qu'il ne pût décharger le même jour et qu'ainsi le poids fût modifié, il saura se garantir en refusant de les accepter.

Rendre le possesseur de la voie de raccordement aussi responsable pour le hasard, pour des accidents qu'il n'a causés d'aucune manière, ni par sa négligence dans la manipulation des wagons ou des marchandises, ni par une surveillance défectueuse, ne nous paraît nullement justifié.

Ad art. 12. Conformément à notre opinion et à notre intention, la loi doit aussi être applicable aux voies de raccordement déjà existantes, car sans cela le but de celles-ci ne serait atteint qu'à moitié, et il est toujours possible d'éviter le dualisme du droit sur un seul et même objet. Les voies de raccordement actuelles devraient donc s'adapter aux prescriptions de la présente loi.

Ainsi qu'il résulte du rapport ci-dessus, il ne saurait être question d'un dommage causé aux intérêts des chemins de fer publics, au moins dans une mesure quelque peu notable; les dispositions du tarif ici proposées répondent presque partout à celles contenues dans les conventions. Ce qui est essentiellement nouveau dans le présent projet (contrôle de la Confédération, droit de construire et d'entretenir la voie de raccordement) n'affecte pas les intérêts pécuniaires des voies principales.

Nous vous proposons l'adoption du projet de loi ci-après et nous vous assurons, Monsieur le Président et Messieurs, de notre plus parfaite considération.

Berne, le 29 septembre 1874.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :
 SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
 SCHIESS.

(Projet)

Loi fédérale

concernant

les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 29 septembre 1874,

arrête :

Art. 1^{er}. Tout chemin de fer ouvert à l'exploitation publique est tenu de permettre à des rails conduisant à un établissement industriel quelconque de se raccorder aux siens, et cela sans lui imposer de conditions onéreuses non prévues par la présente loi, et de laisser circuler le matériel roulant de ces voies sur sa ligne (à l'exclusion des locomotives) ; il est également tenu de faire circuler son propre matériel roulant sur ces rails, en tant que cela peut avoir lieu sans compromettre la circulation publique.

Par analogie, le propriétaire d'une voie de raccordement est tenu d'autoriser les établissements situés plus loin ou à côté de

cette voie à raccorder leurs rails avec les siens et à laisser circuler sur ces derniers le matériel roulant affecté à ce service, le tout contre une indemnité qui, à défaut d'une entente à l'amiable, est fixée par le Tribunal fédéral.

Art. 2. C'est le Conseil fédéral qui prononce sur le raccordement au point de vue technique et de l'exploitation; les plans de construction et les accords ou demandes concernant le raccordement doivent être soumis à son approbation ou à sa décision.

En ce qui concerne la construction et l'exploitation, la voie de raccordement est soumise au contrôle du Conseil fédéral, qui a le droit de donner les instructions nécessaires. La ligne principale est autorisée à exiger en tout cas d'examiner toutes les parties de la voie de raccordement.

Art. 3. Les rapports de droit privé avec les propriétaires des parcelles dont l'entreprise a besoin pour l'établissement de la voie, ainsi que des propriétés voisines, sont soumis à la législation du Canton respectif.

Art. 4. Les voies de raccordement existantes doivent être modifiées ou entièrement supprimées, sur la demande du Conseil fédéral, si les modifications qui surviennent dans la construction ou dans l'exploitation l'exigent, ou si le propriétaire de la voie, en se rendant coupable d'une infraction grave ou persistante, compromet l'exploitation de la ligne principale.

Art. 5. Tous les frais occasionnés par l'établissement, le service, l'entretien, la modification ou l'enlèvement de la voie de raccordement sont à la charge du propriétaire de l'établissement industriel pour le service duquel la voie a été établie. La Compagnie de la ligne principale a le droit de faire exécuter par ses propres employés, aux frais dudit propriétaire, les travaux à cet effet, en tant qu'ils se font sur la propriété de la Compagnie ou à côté. La voie de raccordement est desservie par un employé de la ligne exploitée publiquement.

Art. 6. Le propriétaire de la voie de raccordement doit prendre les wagons de la ligne principale au point de jonction (aiguille de raccordement) et les y ramener, ainsi que les charger et décharger sur sa voie. Si le propriétaire de la voie de raccordement veut se servir de la force de traction de la ligne principale sur sa voie, ou faire circuler ses locomotives sur la ligne principale, au delà de l'aiguille de raccordement, il doit s'entendre à ce sujet avec la ligne principale.

Art. 7. Pendant 10 heures au moins depuis l'avis donné par l'administration de la ligne que les wagons vides ou chargés sont

disponibles, les wagons de la ligne publique doivent demeurer à la disposition de la voie de raccordement jusqu'au retour du wagon au point de jonction. N'est pas compris ici le temps de nuit, dès le 1^{er} avril au 30 septembre, de 6 heures du soir à 7 heures du matin; pendant l'autre moitié de l'année, dès 5 heures du soir à 8 heures du matin. Pour chaque retard au delà du temps légal ou convenu, il sera payé une indemnité de fr. 3 par jour et par wagon (une fraction de jour étant comptée comme jour entier); les amendes conventionnelles que la ligne principale aurait à payer à des administrations de lignes étrangères pour renvoi tardif de leurs wagons, lui seront aussi remboursées.

Art. 8. Pour l'usage des wagons en vue du transport de marchandises sur la voie de raccordement, du déchargement et du chargement dans l'établissement, le propriétaire de celui-ci aura à payer à la ligne principale 1 centime par 50 kilogrammes et par kilomètre de la voie privée (dès l'aiguille de jonction à l'autre point extrême); il est bien entendu que, pour un wagon, jamais moins que le minimum de poids réglementaire ne forme un chargement de wagon d'après la taxe ci-dessus.

Le transport des wagons vides est compris dans la taxe ci-dessus et ne doit pas être calculé à part. Les fractions d'un kilomètre comptent pour un kilomètre entier, celles de moins de 50 kilogrammes comptent pour 50 kilogrammes pleins. La taxe ainsi calculée peut être arrondie en ascendant jusqu'au chiffre supérieur de centimes divisibles par 5.

Art. 9. Le transport des wagons vides et des wagons pleins de la station de raccordement à l'aiguille de raccordement n'est pas bonifié à part.

La taxe pour le transport sur la ligne principale vers ou depuis le lieu de destination ou d'expédition vers ou depuis la station de jonction se calcule d'après les règles ordinaires.

Art. 10. Si le matériel d'exploitation employé au service de la voie de raccordement rentre endommagé à la station de raccordement, et que le propriétaire de l'établissement industriel ait reçu sans réclamation le wagon au point de la remise, il est à présumer d'abord que le dommage s'est produit pendant que le wagon se trouvait sur la voie privée, puis qu'il a été causé par la faute du propriétaire ou des employés placés sous sa responsabilité.

La loi fédérale concernant les questions de droit qui se rattachent au transport et à l'expédition des marchandises par les chemins de fer, etc., s'applique aux transports des marchandises qui y sont mentionnées pour l'établissement relié par des rails à la

ligne principale. Cette ligne est au bénéfice des faveurs que lui accorde la loi ou le règlement de transport vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire qui pourvoit au chargement ou au déchargement. Moyennant remboursement des frais qui en résultent pour la ligne principale, le propriétaire de la voie de raccordement peut exiger qu'un de ses employés assiste au déchargement dans l'établissement. S'il est fait usage de ce droit et que le déchargement ait lieu sans délai après la remise des wagons, la livraison et la réception des marchandises sont considérées comme accomplies après le déchargement; dans le cas contraire, lors de la remise des wagons au point de raccordement.

Art. 11. Le propriétaire de la voie de raccordement est responsable du dommage que ses employés causent à la ligne principale pendant qu'ils sont au service dudit propriétaire ou qui résulte de la construction défectueuse de la voie de raccordement ou de son matériel d'exploitation.

La loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer en cas d'accident entraînant la mort ou des lésions corporelles, est aussi applicable aux voies de raccordement privées.

Art 12. Sous la réserve de la votation populaire prévue à l'art. 89 de la Constitution fédérale, la présente loi entrera en vigueur à l'expiration du délai de 90 jours après sa publication.

Le Conseil fédéral est chargé de la publication et de l'exécution de la présente loi.

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant
la prolongation de délai pour le chemin de fer des
Wasserfallen sur territoire du Canton de Bâle-Cam-
pagne.

(Du 5 octobre 1874.)

Monsieur le Président et Messieurs,

L'art. 6 de la concession que le Gouvernement du Canton de Bâle-Campagne a accordée, le 15 juillet 1872, à la Compagnie du Central suisse pour un chemin de fer de Liestal par la vallée de Reigoldswyl jusqu'à la frontière cantonale aux Wasserfallen, et qui a été ratifiée le 30 décembre 1872 par le Grand Conseil, le 11 mai 1873 par le peuple, et le 2 juin 1873 par la Confédération*), fixe le délai d'achèvement, force majeure réservée, à 5 ans à dater du jour de la ratification prononcée par la Confédération pour les concessions des Cantons intéressés.

*) Recueil officiel des pièces relatives aux chemins de fer, VIII. 250, 260.

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la position de la Confédération vis-à-vis de l'établissement de voies de raccordement entre le réseau suisse de chemins de fer et des établissements industriels. (Du 29 septembre 187...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.10.1874
Date	
Data	
Seite	108-127
Page	
Pagina	
Ref. No	10 063 377

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.