

## Loi fédérale

concernant

l'organisation de la section de statistique  
commerciale.

(Du 22 décembre 1886.)

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral du 26 octobre 1886,

*décète :*

Art. 1<sup>er</sup>. La direction de la section de statistique du département fédéral des péages est confiée à un fonctionnaire spécial, qui aura les devoirs et le titre de chef de cette section. Le traitement affecté à ces fonctions est fixé au chiffre de 4500 à 5200 francs.

Art. 2. En outre, le personnel de cette section se compose de quatre réviseurs touchant des traitements de 3200 à 4000 francs chacun, plus les aides nécessaires.

Art. 3. Le conseil fédéral détermine, dans une ordonnance d'exécution, les obligations de ces fonctionnaires et employés.

Art. 4. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Ainsi décrété par le conseil national,  
Berne, le 15 décembre 1886.

*Le président* : MOREL.

*Le secrétaire* : RINGIER.

Ainsi décrété par le conseil des états,  
Berne, le 22 décembre 1886.

*Le vice-président* : SCHERB.

*Le secrétaire* : SCHATZMANN.

---

### Le conseil fédéral arrête :

La loi fédérale ci-dessus sera insérée dans la feuille fédérale.

Berne, le 29 décembre 1886.

Au nom du conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération* :  
DEUCHER.

*Le chancelier de la Confédération* :  
RINGIER.

---

NOTE. Date de la publication : 8 janvier 1887.  
Délai d'opposition : 8 avril 1887.

---

## Adjonction

au

tractandum : concession d'un chemin de fer normal de Coire à Thusis et d'une continuation de cette ligne par voie étroite de Thusis au pont de Filisur et éventuellement jusqu'à Bellaluna.

---

Ensuite de la décision prise le 17 décembre 1886 par le conseil national, portant :

« Le conseil fédéral est invité à déposer, dans le courant de la session actuelle, une proposition tendant à octroyer à M. Hunger, pour la construction de la ligne de Coire à Filisur par Thusis, une concession prévoyant la construction successive des deux sections Coire-Thusis et Thusis-Filisur »,

le conseil fédéral a, le 21 décembre 1886, présenté le nouveau projet d'arrêté suivant :

Projet.

### Arrêté fédéral

portant

concession pour un chemin de fer normal de Coire à Thusis et d'une continuation de cette ligne par voie étroite de Thusis au pont de Filisur et éventuellement jusqu'à Bellaluna.

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de M. Sébastien Hunger, avocat à Thusis, du 1<sup>er</sup> mai 1883, et les pièces déposées dès lors ;

vu le message du conseil fédéral, du 5 juin 1886 ;  
vu la proposition du conseil fédéral du 21 décembre 1886,

*arrête :*

Il est accordé à M. Sébastien Hunger, avocat à Thusis, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer normal de Coire à Thusis et d'une continuation de cette ligne par voie étroite jusqu'au pont de Filisur, éventuellement jusqu'à Bellaluna, aux conditions renfermées dans les articles suivants qui seront applicables aux deux lignes, à moins de dispositions contraires édictées ci-après.

Art. 1<sup>er</sup>. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à partir de la date de la présente concession.

Art. 3. Le siège de la société est à Thusis.

Art. 4. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Pour la section inférieure, Coire-Thusis, le concessionnaire devra présenter au conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, dans le délai d'une année à dater de l'acte de concession, et dans le délai de 18 mois pour la section supérieure Thusis-pont de Filisur, éventuellement Bellaluna. Le délai d'un an est aussi valable pour les statuts.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de chaque section devront commencer 6 mois après l'approbation des plans respectifs.

Art. 6. Deux ans après l'approbation des plans, chaque section devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation.

Art. 6<sup>a</sup>. Pour le cas où l'un ou l'autre de ces délais (articles 5 et 6) ne serait pas observé, l'assemblée fédérale se réserve le droit soit de transférer la concession pour la ligne entière de Coire au pont de Filisur, éventuellement à Bellaluna, à un tiers qui offri-

rait une justification financière suffisante, ou de faire application, pour la ligne entière, des articles 13 et 28 de la loi sur les chemins de fer.

Art. 7. Le conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications, dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. La section inférieure, Coire-Thisis, sera construite à une seule voie, avec écartement normal des rails. Le chemin de fer devra être établi de telle sorte qu'il ne soit pas préjudicié à son organisation future comme faisant partie d'un chemin de fer alpin direct.

La section supérieure, Thisis-pont de Filisur, éventuellement Bellaluna, sera construite à une seule voie étroite.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton des Grisons et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir, aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition tout le personnel et le matériel nécessaire.

Art. 11. Le conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Sur les deux sections, le transport des voyageurs aura lieu au moins quatre fois par jour en été et trois fois par jour en hiver, dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Sur la section inférieure, Coire-Thisis, les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 20 kilomètres à l'heure. Une vitesse moindre ne pourra être appliquée qu'ensuite d'autorisation spéciale du conseil fédéral.

Pour la section supérieure, Thusis-pont de Filisur, éventuellement Bellaluna, la vitesse des trains sera fixée, avant l'ouverture de l'exploitation, par le conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira des voitures d'après le système américain, de 3 classes sur la section inférieure, et de 2 classes sur la section supérieure. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des voitures de toutes les classes; le conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle.

Sur la section inférieure, les trains dits mixtes pourront circuler sans voitures de 1<sup>re</sup> classe.

La compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des sièges.

A la demande du conseil fédéral, des voyageurs pourront aussi être transportés par les trains de marchandises sur la section inférieure.

Art. 15. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

*sur la section inférieure :*

10 centimes dans les voitures de première classe,

*sur les deux sections :*

7 centimes dans les voitures de 2<sup>me</sup> classe,

5 centimes dans les voitures de 3<sup>me</sup> classe,

par kilomètre de la voie ferrée.

Les taxes des voyageurs transportés sur la section inférieure par les trains de marchandises devront être d'au moins 20 % plus basses.

Dans toutes les classes de voitures, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés

gratuitement ; ceux de trois ans à dix ans révolus, à la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans la voiture.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à cinq centimes par cent kilogrammes et par kilomètre.

La compagnie est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir, au moins douze fois, la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

- chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes ;
- taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes ;
- veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira, pour les marchandises, des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de deux centimes et la plus basse plus d'un centime par cent kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5,000 kilogrammes ou cinq tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser un centime par kilomètre pour une valeur de mille francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxes, en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de vingt kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

La compagnie est autorisée à fixer à son gré les taxes pour le transport des véhicules de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 18<sup>a</sup>. Les tarifs établis dans les limites des taxes maximales fixées aux articles 15, 17 et 18 sont soumis à l'approbation du conseil fédéral.

Si l'on adopte des rampes plus fortes que 12 ‰, le conseil fédéral est autorisé à accorder une augmentation correspondante des taxes; cette augmentation ne devra, dans tous les cas, pas dépasser 50 ‰ pour la section inférieure Coire-Thusis.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terres, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à vingt kilogrammes seront comptés pour vingt kilogrammes pleins. L'excédant de poids est calculé par unités de dix kilogrammes, chaque fraction de dix kilogrammes étant comptée pour une unité entière.

Dans les envois de numéraire et d'objets de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par cinq, on peut l'arrondir au chiffre supérieur divisible par cinq.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises au domicile du destinataire.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs et toutes les conditions de transport devront être soumis à l'approbation du conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant six pour cent, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le conseil fédéral et la compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'assemblée fédérale.

Art. 25. La compagnie est tenue d'accorder libre accès dans les gares aux fonctionnaires chargés par le conseil fédéral de contrôler l'exploitation; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 26. La compagnie devra alimenter convenablement un fonds de renouvellement et de réserve et créer une caisse de pensions et de secours pour son personnel. La ratification des prescriptions y relatives est réservée au conseil fédéral.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération ou du canton des Grisons, si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées.

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La compagnie devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.
- b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au canton des Grisons dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.
- c. L'indemnité pour le rachat équivaldra, dans le cas du rachat jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1918, à vingt-cinq fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la compagnie; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1<sup>er</sup> mai 1918 au 1<sup>er</sup> mai 1933, à 22 $\frac{1}{2}$  fois, et du 1<sup>er</sup> mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à vingt fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut, en aucun cas, être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et l'on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.
- d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du tribunal fédéral.

Il est vrai qu'il n'y a pas de disposition législative prescrivant catégoriquement le principe de la gratuité dans ces cas, mais il existe un article dans la loi fédérale complémentaire sur l'extradition, du 2 février 1872 (recueil officiel, X. 632), qui est applicable par analogie et qui dit textuellement :

« Lorsque, en matière pénale, les autorités d'un canton sont « requises par celles d'un autre canton de procéder à des actes « d'instruction, à des citations de témoins, tc., le canton requis « ne peut percevoir pour ces actes, des autorités du canton requé-  
« rant, *ni émoluments ni frais*, réserve faite uniquement du rem-  
« boursement des dépenses occasionnées par des expertises scienti-  
« fiques et techniques. »

Il est donc parfaitement clair, sans explication ultérieure, que, si les cantons doivent, en vertu d'une loi émanant de la Confédération, se rendre gratuitement des services réciproques, ils sont, à plus forte raison, tenus de le faire de la même manière vis-à-vis de la Confédération.

Du reste, il semblerait que, lorsqu'on a adopté la loi fédérale sur la justice pénale pour les troupes fédérales, du 27 août 1851 (recueil officiel, II. 598), on ait déjà eu en vue ce mode de procéder et qu'on l'ait établi implicitement, comme l'a aussi démontré la pratique suivie jusqu'ici.

Cela ressort particulièrement des articles 309, 316 et 401 de cette loi, d'après lesquels les autorités civiles sont tenues de mettre à exécution les réquisitions des autorités de la justice militaire, sans que, pour cela, il y ait une taxe quelconque fixée, tandis que les autres dispositions de la loi relatives aux frais, aux taxes pour les témoins, aux indemnités d'expertises, etc., sont indiquées intentionnellement en détail. L'article 406 est aussi en harmonie avec le principe de la gratuité, vu qu'il prescrit que, après la clôture de l'instruction, le gouvernement cantonal respectif doit faire percevoir par ses employés les frais dus à la caisse fédérale, sans que la Confédération ait une indemnité quelconque à payer pour cela, car les frais doivent être payés par le condamné, s'il le peut, sinon ils tombent à la charge du canton.

Il est donc indubitable que les cantons sont tenus de prêter gratuitement leur aide à la Confédération dans les cas de justice pénale militaire.

Nous avons, en conséquence, décidé ce qui suit.

1. Les autorités civiles cantonales, y compris les autorités de districts et de communes, et leurs organes ne doivent plus, à l'avenir, percevoir de taxe pour leur coopération dans des cas relatifs

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le canton des Grisons aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 27, et le canton des Grisons est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la compagnie concessionnaire aurait dû la lui céder.

Art. 28<sup>a</sup>. La faculté de reprendre le chemin de fer à l'époque où un passage alpin direct sera mis en exploitation demeure en outre réservée à la Confédération, ainsi qu'au canton des Grisons. L'indemnité sera fixée d'après les dispositions de l'article 27.

Art. 29. Le conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

---

## Circulaire

du

conseil fédéral à tous les états confédérés

concernant

la gratuité des frais de la justice pénale militaire.

(Du 30 décembre 1886.)

---

Fidèles et chers confédérés,

Il est arrivé à diverses reprises, ces derniers temps, que des autorités civiles cantonales, y compris des autorités de districts et de communes, ont réclamé des taxes pour leur coopération dans des cas ayant trait à la *justice pénale militaire*, tandis qu'il a été de tout temps d'usage que les fonctions relatives à cette branche de la justice sont gratuites.

## **Loi fédérale concernant l'organisation de la section de statistique commerciale. (Du 22 décembre 1886.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	01
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.01.1887
Date	
Data	
Seite	3-14
Page	
Pagina	
Ref. No	10 068 321

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.