

10161

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant l'octroi d'une nouvelle concession
au chemin de fer Soleure-Moutier

(Du 23 décembre 1968)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, le projet d'arrêté octroyant une nouvelle concession au chemin de fer Soleure-Moutier.

I. Aperçu historique

La ligne de chemin de fer Soleure-Moutier répond au besoin, déjà réel en 1844, de relier la vallée de la Birse, en suivant les gorges de Crémines à Gänsbrunnen et en perçant un tunnel sous le Weissenstein, c'est-à-dire à travers la chaîne méridionale du Jura, à la ville de Soleure qui est devenue un nœud ferroviaire au début du siècle. Les promoteurs considéraient que ce projet de voie ferrée avait une grande importance politique, économique et militaire. Ils voyaient en lui un lien favorable entre Soleure, la Haute-Argovie, la Suisse centrale, l'Emmental et l'Oberland bernois, d'une part, et la vallée de Moutier, la vallée de Laufon et l'Ajoie, d'autre part. Ils relevaient en outre l'importance de cette ligne dans le trafic international entre la France et les tunnels des Alpes, à savoir le Gothard, le Lötschberg et le Simplon. Le projet prévoyait un chemin de fer à adhérence, à voie unique et à écartement normal. Partant de la gare de Soleure-ouest, le tracé devait passer à l'est de Langendorf et au sud d'Oberdorf, et atteindre près de Holz la chaîne du Jura ainsi que l'entrée sud du tunnel du Weissenstein qui débouche à proximité de Gänsbrunnen. Selon les plans prévus, le tracé aboutissait à Moutier, à la gare du chemin de fer Jura-Lucerne, en passant par Crémines et Grandval et en longeant la cluse orientée vers le nord-ouest, ainsi que la Raus dont le cours devait être franchi deux fois.

Par décision du 9 décembre 1889, l'Assemblée fédérale accorda, pour une durée de 80 ans, une concession pour la construction et l'exploitation d'une voie ferrée à écartement normal de Soleure à Moutier, à Messieurs J. Spillmann et

Th. Walker, tous deux à Soleure, en faveur d'une société anonyme à créer (Recueil des chemins de fer 10, 217). Le 15 avril 1898 (ibidem 15, 84), l'Assemblée fédérale transmet la concession, aux mêmes conditions que précédemment, au «Comité d'initiative de la ligne Soleure-Moutier». Elle prorogea en même temps jusqu'au 9 décembre 1899 le délai fixé en dernier lieu par arrêté du Conseil fédéral du 10 janvier 1896 pour la remise des projets technique et financier ainsi que des statuts de la société. Ceux-ci furent approuvés le 17 octobre 1899 alors que la fondation de l'entreprise remonte au 30 avril de la même année. Le capital social s'élevant à 3 858 000 francs était, lors de la fondation, versé jusqu'à concurrence d'un cinquième. Mais cela ne suffit pas pour résoudre les difficultés financières initiales. Ce n'est qu'après avoir émis un emprunt par obligations d'un montant de 2 500 000 francs, garanti par moitiés par des hypothèques en premier et en second rang, et après avoir porté le capital-actions à 4 831 000 francs que la compagnie ferroviaire disposa de fonds permettant de couvrir les frais du devis de construction s'élevant à 7 300 000 francs.

Les travaux entrepris durant l'hiver 1903 furent difficiles. Le percement du tunnel du Weissenstein s'avéra particulièrement délicat en raison des diverses couches de pierre et de marne et des inondations provoquées par les sources d'eau. Il fallut en outre construire de hautes digues et de nombreux ponts. C'est pourquoi la ligne ne put être ouverte à l'exploitation que le 1^{er} juillet 1908. Déjà pendant sa construction, la ligne Soleure-Moutier avait été désignée comme une ligne secondaire au sens de la loi du 21 décembre 1899 par l'arrêté du Conseil fédéral du 24 janvier 1905 concernant la désignation complémentaire des lignes secondaires suisses (ibidem 21, 44).

Etant donné la longueur relativement peu importante de la ligne Soleure-Moutier, l'administration de l'entreprise a eu de tout temps l'intention de confier l'exploitation à une société ferroviaire voisine. Les chemins de fer fédéraux, dont le réseau est relié des deux côtés à la ligne Soleure-Moutier, ayant refusé de reprendre l'exploitation, un accord encore en vigueur à l'heure actuelle fut conclu en 1907 avec la direction du chemin de fer de l'Emmental. En outre, un contrat communautaire conclu en 1932 entre les chemins de fer fédéraux et le chemin de fer Soleure-Moutier régla la circulation sur le tronçon des chemins de fer fédéraux, situé entre la gare principale de Soleure et la gare de Soleure-ouest, ainsi que l'utilisation commune des gares de Soleure, Soleure-ouest et Moutier par les trains des CFF et par ceux de la ligne Soleure-Moutier.

II. Etat technique et description de la ligne

La longueur propre de la ligne Soleure-Moutier est de 21,510 km, alors que la longueur exploitée atteint 23,048 km, dont 14,455 km dans le canton de Soleure et 8,593 km dans le canton de Berne. Le parcours comprend des déclivités allant jusqu'à 28 pour mille. Le point culminant, situé près de Gännsbrunnen à la sortie nord du tunnel du Weissenstein qui mesure 3,7 km de longueur, se trouve à 719 m au-dessus de la mer. La différence d'altitude franchie par le

chemin de fer mesure 276 m. Il a été nécessaire, pour des raisons topographiques, de construire 22 ponts ayant plus de 2 m de long. Le pont le plus long (Geissloch) mesure 182 m.

Des travaux complémentaires et d'amélioration sont effectués en permanence depuis la construction de la ligne. L'empierrement en calcaire du Jura de l'infrastructure a été remplacé en grande partie par un ballast en cailloux plus résistant. L'entreprise ayant déjà commencé en 1932 à poser des traverses supplémentaires et à souder par tranches de 36 m les rails qui avaient à l'origine 12 m de longueur, elle se mit en 1963 à souder les rails sans joints. Actuellement, plus d'un tiers du parcours est constitué par des rails ainsi soudés, ce qui augmente la stabilité de marche du matériel roulant. En outre, on construit des murs de soutènement supplémentaires et des ouvrages en maçonnerie le long de divers talus. L'entreprise procéda encore à d'autres travaux importants pour maintenir en bon état le tunnel du Weissenstein et les ponts. Au cours de deux étapes de construction, de 1922 à 1932 et de 1949 à 1953, le tunnel fut drainé au moyen de radiers et d'une canalisation sous la voie ferrée et consolidé par des injections de béton dans la maçonnerie. Ces mesures eurent pour conséquence la stabilisation désirée des zones de pression, qui continuent cependant à être contrôlées très exactement. Les nouvelles normes relatives aux charges incitèrent l'entreprise de chemin de fer à élaborer un programme de remplacement des ponts et à le réaliser dès 1960. Durant la première année de travail, quatre ponts en fer datant de l'époque de la construction de la ligne furent remplacés par des ponts en béton armé. Deux autres ponts purent être remplacés par des constructions modernes en 1962. En outre, de 1952 à 1966, cinq des huit gares furent modernisées et agrandies, y compris leurs installations. Ces 15 dernières années, l'entreprise accorda de plus en plus d'attention aux 21 passages à niveau de la ligne. De 1952 à 1967, deux de ces passages furent remplacés par des passages inférieurs. Un passage à niveau a été équipé d'une barrière automatique et un autre d'une demi-barrière automatique. De plus, un passage a été muni d'une installation à feux clignotants.

L'électrification de la ligne a marqué une étape importante. La traction électrique avait déjà été envisagée en 1905. Les promoteurs du projet durent cependant y renoncer et l'on utilisa donc à l'origine la traction à vapeur. En relation avec l'électrification de la ligne de l'Emmental et l'adaptation du courant de la ligne Berthoud-Thoune, déjà électrifiée, à celui des chemins de fer fédéraux, on songea de nouveau, en 1931, à la traction électrique. Se fondant sur la loi du 2 octobre 1919 concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique (RS 7, 243), le Conseil fédéral se déclara d'accord de mettre à disposition la moitié des moyens financiers nécessaires. Le Conseil fédéral subordonna l'aide financière de la Confédération à la condition que les cantons et les communes intéressés contribuent aussi à la moitié des frais s'élevant à 1 450 000 francs (y compris l'achat de deux locomotives et d'une automotrice pour voyageurs et bagages). L'utilisation exclusive de la traction électrique date

du 2 octobre 1932. Le courant est fourni par les Forces motrices bernoises par l'intermédiaire des sous-stations de Berthoud, Delémont et Bienne des chemins de fer fédéraux.

Toutes les installations automatiques existantes tiennent suffisamment compte de l'avenir. L'électrification a permis de diminuer la durée du parcours sur tout le tronçon et d'améliorer ainsi l'horaire. Le nombre de kilomètres parcourus annuellement, qui s'élevait à 150 000 au maximum du temps de l'exploitation à vapeur, dépasse maintenant 320 000. De son côté, le matériel roulant a subi diverses améliorations. Depuis l'acquisition d'une nouvelle automotrice en 1953, la ligne dispose de deux locomotives d'une puissance de 1600 CV chacune et de deux automotrices de 1200 et 800 CV respectivement, ainsi que d'un locotracteur. De 1944 à 1946, trois voitures à quatre essieux ont été construites au moyen de voitures à deux essieux. Les voitures à deux essieux restantes ont été mises au rancart; pour les remplacer, l'entreprise a acheté en 1966 deux voitures à quatre essieux du Chemin de fer des Alpes bernoises, bien conservées. La même année, deux voitures à quatre essieux ont en outre été munies de bogies neufs. L'entreprise dispose à l'heure actuelle de 14 voitures.

Une contribution de la Confédération conformément à l'article 56 de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (RO 1958, 341) permit à l'entreprise de procéder à une nouvelle série de travaux d'aménagement en 1962. La construction d'un poste d'aiguillage électrique et le prolongement de la voie de croisement à Oberdorf peuvent être mentionnés parmi les travaux effectués depuis lors. La contribution précitée rendit en outre possible l'acquisition de trois nouvelles voitures et d'un locotracteur à moteur thermique pour la manœuvre en gare. La rénovation et la modernisation de la ligne doivent être poursuivies de façon systématique. Sont prévus l'achat de matériel roulant et le renforcement de quatre ponts en fer.

La modernisation des installations fixes et du matériel roulant réalisée jusqu'ici a permis d'améliorer le rendement et, simultanément, de réduire le personnel de gare et de train. Par rapport au nombre de trains-kilomètres, le rendement a augmenté de près de la moitié ces 20 dernières années.

III. Evolution du trafic et situation financière de l'entreprise

Le développement économique de la ligne Soleure-Moutier a beaucoup varié depuis la mise en exploitation de celle-ci. La ligne Moutier-Granges, financée par la compagnie française du chemin de fer de l'Est et ouverte en vue de mieux relier le nord du pays à la ligne du Lötschberg en construction, éclipsa fortement la ligne Soleure-Moutier en ce qui concerne le trafic de transit. Mais les répercussions de la première guerre mondiale se firent encore sentir davantage. En effet, la frontière fut par moments entièrement fermée et, à la fin de la guerre, l'Alsace retourna à la France. Delle perdit alors de son importance en tant que point de passage entre la France et la Suisse, car les

chemins de fer français avaient tout intérêt à acheminer les marchandises à la gare frontière de Bâle, fort bien aménagée, en les laissant le plus longtemps possible sur territoire français. Le nombre des personnes transportées annuellement, qui atteignait 300 000 (1913) peu avant la première guerre mondiale, s'éleva à quelque 1 165 000 jusqu'en 1950. Le télésiège ouvert à l'exploitation en 1950 entre Oberdorf et le Weissenstein eut du succès. Cependant, le trafic diminua les années suivantes; tandis que 1 035 000 à 1 088 000 voyageurs par an utilisèrent la ligne de 1952 à 1957, il n'y en eut que 878 000 en 1965. En 1966, le chiffre remonta à 894 000. Il en va différemment du trafic des marchandises, celles-ci voyageant surtout en transit. Le tonnage transporté passa rapidement de 45 000 (année d'ouverture) à 170 000 (1912). Depuis lors, le trafic des marchandises accusa une tendance à la baisse. Le volume de transport de 1912 ne put être que rarement atteint ou dépassé. Toutefois, depuis 1961, on constate une augmentation du transit dans le trafic des marchandises; la proportion s'éleva en 1961 à 64 pour cent des 128 000 tonnes transportées et, en 1965, à 71 pour cent des 136 000 tonnes de marchandises transportées.

La situation financière de la ligne a été influencée de tout temps par les résultats variables enregistrés dans le trafic des voyageurs et dans celui des marchandises. L'importante diminution des recettes provoquée par la fermeture de la frontière à Delle durant la première guerre mondiale, ainsi que le détournement du trafic des marchandises vers Bâle entrepris du côté français, mirent l'entreprise dans une situation financière si difficile, déjà de 1919 à 1921, que l'on dut recourir à l'aide de tiers notamment à celle des pouvoirs publics. Conformément à l'arrêté fédéral du 18 décembre 1918 concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance (RS 7 246), on procéda à un important assainissement financier en réduisant le capital social de 4 825 600 francs à 1 930 600 francs, soit de 2 895 000 francs. Les dettes flottantes et les intérêts dus sur l'emprunt par obligations furent transformés en actions privilégiées de divers rangs représentant une somme de 1 350 000 francs, de sorte que le capital social total se monta alors à 3 280 600 francs. Cependant, par suite de la crise économique dans les années trente à quarante et de la diminution constante des recettes, l'entreprise se trouva de nouveau dans une situation exigeant une réforme financière. Celle-ci se traduisit d'abord par une réduction importante du capital social (à 2 147 950) et par une transformation des intérêts dus en actions privilégiées de divers rangs. En 1939, après l'entrée en vigueur de la loi du 6 avril de la même année sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation (RS 7 248), la société sollicita l'octroi d'une subvention. Après de longs pourparlers, la ligne Soleure-Moutier reçut en 1946 une contribution de 1 200 000 francs, sous forme d'un prêt à fonds perdu de 500 000 francs, alors que 300 000 francs furent remis contre des actions privilégiées. Les 400 000 francs restants furent ajoutés au prêt consenti par la Confédération en faveur de l'électrification. La Confédération subordonna à des conditions très strictes ces prestations qui devaient servir avant tout à des améliorations techniques, à l'agrandissement du tunnel du Weissenstein et à l'achat de matériel roulant. Les cantons de Soleure et de Berne, y compris les communes intéressées,

durent renoncer au remboursement du prêt accordé précédemment en faveur de l'électrification. Sur les deux emprunts hypothécaires s'élevant chacun à 1 250 000 francs, celui qui concerne les hypothèques en premier rang put être remboursé en 1946 jusqu'à concurrence de 25 pour cent grâce aux moyens disponibles. L'emprunt en second rang garanti par la ville de Soleure dut être entièrement remboursé par celle-ci et par les communes qui s'étaient portées arrière-cautions. Les actionnaires privés firent également de gros sacrifices lorsqu'on mit sur le même pied les actions ordinaires et les actions prioritaires et qu'on les réduisit à 25 francs pièce. Pourtant, la situation financière demeura précaire; la ligne continua à enregistrer chaque année des déficits d'exploitation considérables. Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les chemins de fer de 1957, ces déficits sont couverts par des subventions accordées par la Confédération et les cantons de Soleure et de Berne (loi sur les chemins de fer, article 58, maintien de l'exploitation de la ligne). En outre, l'entreprise reçoit de la Confédération une contribution annuelle, à titre d'indemnité globale pour ses prestations, s'élevant au tiers des amortissements prescrits (loi sur les chemins de fer, art. 49 et suivants). Les moyens mis à la disposition de l'entreprise ne suffirent cependant pas à satisfaire les besoins accrus d'investissements. L'entreprise ne réussit même plus à procéder aux renouvellements de matériel nécessaires, de sorte qu'en 1962, se fondant sur l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (améliorations techniques), elle présenta une demande d'aide financière pour des dépenses très urgentes d'un montant de 1 500 000 francs. Les besoins d'argent liquide pour les travaux et les acquisitions qu'on ne pouvait plus différer, calculés par l'autorité de surveillance, furent fixés à 1 596 000 francs. L'accord conclu le 21 mai 1962, en application de l'ordonnance d'exécution du 19 décembre 1958 des chapitres VI et VII de la loi fédérale sur les chemins de fer. (RO 1958 1437), entre la Confédération et les cantons de Soleure et de Berne – qui s'étaient engagés à participer à cette aide financière – d'une part, et l'entreprise d'autre part, prévoyait une prestation de celle-ci de 596 000 francs et une participation des pouvoirs publics de 1 000 000 de francs au capital social contre remise d'actions privilégiées. Les fonds versés par la Confédération et les cantons de Soleure et de Berne s'élevèrent respectivement à 440 000, 360 000 et 200 000 francs. En ce qui concerne les frais supplémentaires occasionnés par le renchérissement, la Confédération et les deux cantons en question accordèrent, après la fin des mesures de renouvellement, une aide complémentaire sous forme d'une subvention, remboursable à certaines conditions, de 57 000, 47 000 et 26 000 francs respectivement. Par décision du Conseil fédéral du 17 juillet 1964 (RO 1964 787), l'entreprise tomba sous le coup de l'arrêté fédéral du 5 juin 1959 concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux (arrêté sur le rapprochement tarifaire, RO 1959 830). Les avantages qui en découlent sous forme de taxes réduites profitent aux habitants de sept communes bernoises et de deux communes soleuroises. Le 31 mai 1965, la ligne présenta une demande d'aide complémentaire s'élevant à 7 818 000 francs, en vue du financement de la deuxième étape du programme de renouvellement technique.

Ce montant put toutefois être ramené à 3 000 000 de francs, après entente avec l'administration du chemin de fer. Aucune décision n'a été prise jusqu'ici au sujet de cette demande.

Le capital social, qui se monte à l'heure actuelle à 2 135 075 francs, se compose de 2650 actions privilégiées de 500 francs et de 32 403 actions ordinaires de 25 francs. Le degré de la participation au capital social avant et après l'aide prévue à l'article 56 de la loi sur les chemins de fer apparaît dans le tableau suivant.

	avant l'aide prévue à l'article 56 LCF		après l'aide prévue à l'article 56 LCF	
	en fr.	en %	en fr.	en %
Confédération	300 000	26,4	740 000	34,7
Cantons	138 450	12,2	519 950	24,3
Communes	280 350	24,7	458 850	21,5
Particuliers	416 275	36,7	416 275	19,5
Total	1 135 075	100,0	2 135 075	100,0

Les déficits d'exploitation annuels sont considérables. On a enregistré en 1967 des recettes s'élevant à 1 634 531 francs (1 652 030 en 1966) et des dépenses de 2 151 377 francs (2 175 788 en 1966), c'est-à-dire un découvert de 516 845 francs (523 758 en 1966). Sont comprises dans les recettes les prestations de la Confédération relatives au rapprochement tarifaire et les indemnités globales de la Confédération en faveur de l'économie générale (loi sur les chemins de fer, art. 49 et suivants). Le compte de profits et pertes pour 1967 s'est soldé par un passif de 269 165 francs (271 156 en 1966). Selon bilan au 31 décembre 1967, l'actif se montant à 8 238 725 francs (capital investi 7 510 176 francs, capital d'exploitation 459 384 francs et solde passif du compte de profits et pertes 269 164 francs) est contrebalancé au passif par le capital propre s'élevant à 6 762 680 francs (capital social: 2 135 075 francs de réserves et 4 627 605 francs de provisions) et par un capital dû aux tiers de 1 476 045 francs. Celui-ci comprend comme engagement ferme le prêt à 3 pour cent accordé par la Confédération en 1932 et en 1952 en vue de l'électrification, d'un montant de 1 085 822 francs, ainsi que les engagements courants, qui représentent une somme de 260 222 francs.

Les recettes ont augmenté de façon permanente ces deux dernières décennies. Un léger recul a été enregistré pour la première fois en 1966. Cependant, depuis 1958, les recettes supplémentaires sont plus que compensées par les frais d'exploitation qui s'accroissent encore beaucoup plus rapidement. C'est pourquoi on ne saurait compter dans un proche avenir sur une amélioration de la situation financière.

IV. Demande de concession et procédure de consultation et d'examen

Pour motiver sa demande de renouvellement de concession du 15 mars 1967, l'administration de l'entreprise allègue que la voie ferrée dont il s'agit est la plus courte liaison entre Moutier et la partie nord du Jura bernois, d'une

part, et la région fortement industrialisée de Soleure, d'autre part. Le développement constant de Soleure et de Moutier permet d'admettre que l'on se déplacera toujours plus entre ces deux localités pour des raisons professionnelles et scolaires. En outre, le tourisme au Weissenstein, qui est l'un des buts d'excursion préférés du nord-ouest de la Suisse, aura une influence favorable sur le déplacement des personnes, d'autant plus que l'on s'efforce actuellement de créer là-haut un centre sportif et culturel. Les transports de marchandises constituent toujours la majeure partie du trafic de transit. Une fois construit le port fluvial prévu à Bourogne, le long de la ligne de chemin de fer française Delle-Belfort, on peut s'attendre à un accroissement du trafic de transit, qui représente la principale source de revenus du trafic des marchandises. L'entreprise aimerait aussi être libérée de l'obligation qui lui a été imposée jusqu'ici d'avoir des voitures ou des compartiments de première classe. En effet, si l'on se fonde sur ces dernières années, on constate qu'en moyenne seuls trois voyageurs sur 100 utilisent la première classe. La requérante désire en outre qu'on lui reconnaisse dans la concession le droit de remplacer au besoin par un service d'automobiles des trains peu fréquentés. Elle est d'avis qu'une telle mesure pourrait se révéler efficace à l'avenir.

Au cours de la procédure de consultation et d'examen, les cantons de Soleure et de Berne se sont déclarés d'accord sur le renouvellement de la concession pour une durée de 50 ans; ils ont d'autre part exprimé le désir que la concession leur reconnaisse un droit de rachat. L'article 14 du projet de concession tient compte de ce vœu.

Le service de l'état-major général du Département militaire fédéral a approuvé le renouvellement de la concession. La direction générale des chemins de fer fédéraux et celle des postes, téléphones et télégraphes ont exprimé le même avis. Enfin, la ligne Emmental-Berthoud-Thoune, la ligne Soleure-Zollikofen-Berne et la compagnie des autobus de Soleure et environs ont également abondé dans ce sens.

Selon l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi sur les chemins de fer, une concession peut être accordée lorsque les intérêts de la défense nationale ne s'y opposent pas ou que le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport. L'importance de la ligne Soleure-Moutier réside toujours dans le fait qu'elle constitue, pour le trafic des voyageurs et des marchandises, la liaison la plus courte entre les régions situées au sud et au nord de la chaîne du Weissenstein, qu'elle assure de bonnes communications à Moutier et à Soleure et qu'elle rapproche de cette dernière ville la partie nord du canton de Soleure. Ainsi, la ligne a une importance considérable pour toute une portion du territoire suisse. En droit, cette condition doit être réalisée pour que la Confédération puisse participer aux mesures d'aide financière mentionnées ci-dessus. D'ailleurs, les intérêts de la défense nationale sont sauvegardés, même si l'on renouvelle la concession.

La proportion des voyageurs utilisant la première classe (3 pour cent), indiquée par l'entreprise dans sa demande visant à ce qu'on la libère de l'obli-

gation d'avoir deux classes, correspond à peu près à la moyenne calculée pour les autres entreprises de chemin de fer concessionnaires. Toutefois, cette proportion est plus élevée sur les lignes à grand trafic touristique (Monteux-Oberland bernois 5,6 pour cent, Brigue-Viège-Zermatt 8,2 pour cent, Lucerne-Stans-Engelberg 3,9 pour cent). La situation financière déficitaire de la ligne et le fait que le trafic touristique international y est peu important font mieux comprendre la requête présentée. Du reste, selon la loi sur les chemins de fer (art. 5, 3^e al.), le Conseil fédéral est habilité à trancher la question des classes. Quant à l'autre demande visant à ce qu'on autorise l'entreprise à remplacer les trains peu fréquentés par un service d'automobiles, elle est aussi du ressort du Conseil fédéral (art. 8 de la loi sur les chemins de fer).

Nous fondant sur les considérations exposées plus haut, nous arrivons à la conclusion que les conditions requises pour le renouvellement de la concession au sens de l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi sur les chemins de fer sont remplies.

V. Projet de concession

Le texte qui vous est soumis correspond à celui des arrêtés fédéraux que vous avez adoptés depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer. La durée de la concession est fixée à 50 ans, ce qui est conforme à la règle. La désignation de ligne secondaire (art. 2) appliquée à la ligne Soleure-Moutier confirme la situation créée par l'arrêté du Conseil fédéral du 24 janvier 1905 concernant la désignation complémentaire des chemins de fer secondaires suisses.

L'obligation de transporter (art. 9 du projet) ne subit aucune limitation par rapport aux dispositions de la concession arrivant à expiration.

Les cantons de Soleure et de Berne ont approuvé le texte proposé.

La constitutionnalité du projet, qui revêt la forme d'un arrêté fédéral simple résulte de l'article 5, 1^{er} et 2^e alinéas de la loi sur les chemins de fer, fondée elle-même sur les articles 23, 24^{ter}, 26, 34, 2^e alinéa, 36 et 64 de la constitution.

VI. Proposition

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après concernant l'octroi d'une nouvelle concession à la ligne de chemin de fer Soleure-Moutier.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 23 décembre 1968.

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération,
Spühler

Le chancelier de la Confédération,
Huber

(Projet)

Arrêté fédéral
octroyant une nouvelle concession
au chemin de fer Soleure–Moutier

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957¹ sur les chemins de fer;

vu la requête présentée le 15 mars 1967 par le chemin de fer Soleure–Moutier;

vu le message du Conseil fédéral du 23 décembre 1968,

arrête:

I

Une nouvelle concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale est accordée au chemin de fer Soleure–Moutier aux conditions suivantes.

Législation

Article premier

L'entreprise observera les lois fédérales et toutes autres prescriptions fédérales relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer au bénéfice d'une concession accordée par la Confédération.

Chemin de fer secondaire

Art. 2

Le chemin de fer est déclaré chemin de fer secondaire.

Durée

Art. 3

La concession est accordée pour la durée de 50 ans, soit du 10 décembre 1969 au 1^{er} janvier 2019.

¹ RO 1958 341

Siège

Art. 4

Le siège de l'entreprise est à Soleure.

Ligne

Art. 5

La concession est valable pour la ligne Soleure-Moutier.

Lutte contre le bruit

Art. 6

Dans la mesure compatible avec la sécurité de l'exploitation, l'entreprise prendra les dispositions qui peuvent être raisonnablement exigées pour réduire le bruit inhérent à son exploitation. L'article 7 de la présente concession est réservé.

Plans

Art. 7

Les installations servant à l'exploitation et les véhicules ne seront construits ou modifiés que sur la base de plans et de projets approuvés par l'autorité de surveillance. Si la sécurité de l'exploitation ou l'intérêt de la défense nationale l'exigent, cette autorité peut prescrire la modification des installations et des véhicules, même après leur achèvement.

Horaire

Art. 8

Le nombre des courses quotidiennes et leur horaire répondront aux besoins. Les horaires seront établis conformément aux prescriptions applicables et soumis pour approbation à l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

Obligation de transporter et classes de voiture

Art. 9

¹ L'entreprise transportera les voyageurs, les bagages, les animaux et les marchandises.

² L'autorité de surveillance détermine les classes de voiture à mettre à disposition.

Tarifs

Art. 10

¹ L'entreprise appliquera les taxes de base des chemins de fer fédéraux.

² Pour la détermination des prix de transport, les distances effectives peuvent être majorées.

³ Les tarifs seront soumis pour approbation à l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

Assurance responsabilité civile

Art. 11

¹ L'entreprise conclura auprès d'une société d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse, ou d'une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance, une assurance couvrant sa responsabilité telle qu'elle découle de la législation fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemin de fer et de bateaux à vapeur et des postes.

² Les contrats passés à cet effet, de même que toute modification ultérieure, seront soumis pour approbation à l'autorité de surveillance.

Institutions en faveur du personnel

Art. 12

¹ L'entreprise instituera pour son personnel à poste fixe une caisse de prévoyance ou de pensions, ou l'assurera à une société d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse ou à une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance.

² L'entreprise veillera à ce que son personnel soit assuré contre les conséquences économiques de la maladie.

Contrôle

Art. 13

Les fonctionnaires fédéraux chargés de surveiller la construction et l'exploitation des chemins de fer seront transportés gratuitement et auront en tout temps libre accès à toutes les parties des installations et des véhicules. Le personnel et le matériel, y compris les plans dont ils auraient besoin pour leurs inspections, seront mis gratuitement à leur disposition. L'entreprise et son personnel donneront en outre aux organes chargés du contrôle tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de leur tâche.

Rachat

Art. 14

Les cantons de Berne et de Soleure ont le droit de racheter le chemin de fer. Ce droit s'exerce conformément aux dispositions du chapitre X de la loi fédérale sur les chemins de fer.

II

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Soleure-Moutier (Du 23 décembre 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10161
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.01.1969
Date	
Data	
Seite	59-70
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 026

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.