

**Message**  
**du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant**  
**l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer**  
**funiculaire entre l'Ecluse et le Plan, à Neuchâtel**

(Du 16 juin 1966)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, un projet d'arrêté concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer funiculaire entre l'Ecluse et le Plan, à Neuchâtel.

**I. Aperçu historique**

Le funiculaire Ecluse-Plan est la plus ancienne des lignes constituant le réseau de la compagnie des tramways de Neuchâtel. Il a, en effet, été construit et exploité avant le régional à vapeur Neuchâtel-Cortailod-Boudry et avant le tramway à cheval Neuchâtel-Saint-Blaise.

Un premier comité d'initiative se réunit le 8 juillet 1887 à Neuchâtel et examina un projet de tracé étudié par l'ingénieur Ladame. Le projet ayant été adopté, MM. Virchaux et J. Wavre, avocats, à Neuchâtel, déposèrent une demande de concession le 24 septembre de la même année. Le trajet projeté partait de la « grande Brasserie » et se dirigeait du sud au nord en ligne droite sur le Plan en passant par un tunnel sous le chemin de fer Suisse occidentale-Simplon. La concession fut octroyée pour 80 ans par arrêté fédéral du 21 décembre 1887 (*Recueil des chemins de fer*, nouvelle série, IX, 409). La première assemblée des actionnaires de la société du funiculaire Ecluse-Plan eut lieu le 8 février 1888. Elle décida la construction du funiculaire et confia les travaux à la société technique de Neuchâtel ainsi qu'à une maison de Berne et Nidau. Le terme d'achèvement prévu aurait dû être le 31 octobre 1889, mais de nombreuses difficultés et des déboires de tous genres se produisirent et ce n'est que le 26 octobre 1890 que la ligne fut finalement ouverte à l'exploitation.

La traction, d'abord hydraulique, fut assurée par une prise sur l'ancienne conduite du Seyon. Un grand réservoir fut construit en face du Plan. Chaque voiture a été munie d'une caisse à eau, que l'on remplissait au Plan et qui se vidait à l'Ecluse.

Après 15 années d'exploitation, la situation financière du funiculaire laissait fort à désirer, malgré une augmentation des tarifs accordée par arrêté fédéral du 22 décembre 1904 (*ibidem*, XX, 259). Le capital social de 150 000 francs n'a jamais donné lieu au versement de dividendes. La banque Du Pasquier, Montmollin & Cie fit une avance de 25 000 francs pour procéder à des réfections urgentes.

Le 4 mai 1906, la compagnie du funiculaire Ecluse-Plan vendit tous ses biens, meubles et immeubles, à la compagnie des tramways de Neuchâtel (TN), à laquelle la concession fut transférée par arrêté fédéral du 20 décembre 1906 (*ididem*, XXII, 417). Les TN apportèrent au funiculaire d'importantes modifications. La traction hydraulique fut remplacée par la traction électrique, de nouvelles voitures furent construites, la crémaillère disparut et la vitesse de marche fut augmentée. Il n'y eut plus qu'un employé par voiture, au lieu de deux. Cette transformation radicale fut couronnée de succès et dès lors les recettes couvrirent largement les dépenses.

## II. Modernisation et état actuel du funiculaire

Au cours des années, les travaux de modernisation de l'entreprise furent assez nombreux. Nous avons déjà parlé des travaux effectués en 1906-1907 lors de la reprise du funiculaire par les TN. Ils coûtèrent environ 120 000 francs. A ceux-ci, il faut ajouter :

- 1908-1912: amélioration des stations et de la voie (8000 francs)
- 1922: installation de la commande à distance dans les voitures; suppression du poste de mécanicien au Plan (22 000 francs).
- 1926: transformation des stations Boine et Ecluse (7000 francs)
- 1941: transformation intégrale de la machinerie, installation de la commande automatique avec vitesse portée de 1,5 à 3,5 m/sec.; modification des freins des voitures (91 000 francs)
- 1962: adonction d'un dispositif de sécurité aux voitures et aménagement des stations pour service avec une seule voiture desservie (7000 francs)

La station de départ se trouve au centre de Neuchâtel, au haut de la rue du Seyon et au début de l'Ecluse. La ligne se dirige du sud au nord en passant par un tunnel sous les voies des CFF, dessert la station intermédiaire de la Boine, continue par un tunnel sous la rue de la Côte, après laquelle se trouve une seconde station intermédiaire, passe sous le chemin du Petit Catéchisme et aboutit au Plan.

La longueur de la ligne est de 402 m, dont 187 sous tunnel. La déclivité maximum est de 384 pour mille et la dénivellation entre les deux stations est de 110 m. Chaque voiture peut contenir 46 personnes. La capacité maximum du trafic dans une direction est de 552 personnes par heure. On peut dire que, du point de vue technique, ce funiculaire est, dans l'ensemble, en bon état et qu'il est en mesure de remplir les tâches auxquelles il est destiné.

### III. Evolution du trafic et situation financière

En 1892, première année entière d'exploitation, 153 000 voyageurs furent transportés par le funiculaire. Ce nombre atteignit 178 000 en 1900, pour redescendre à 104 000 en 1905, avant le rachat par la compagnie des tramways de Neuchâtel.

Tôt après et grâce à la transformation des installations, les usagers furent de plus en plus nombreux, pour atteindre 231 000 en 1910 et 296 000 en 1913. La guerre de 1914-1918 entraîna une certaine baisse du trafic, mais il y eut ensuite une bonne reprise, puisqu'en 1920 le cap des 300 000 voyageurs était dépassé. Pendant la guerre 1939-1945, le trafic, d'abord en baisse, reprit peu à peu, pour arriver à 571 000 voyageurs en 1945. Le maximum fut atteint en 1947 avec 603 000 usagers, puis le trafic baissa régulièrement par suite de la mise en service de la ligne d'autobus desservant directement l'hôpital des Cadolles. Dès 1949, la création d'une ligne de trolleybus dans le haut de la ville entraîna une nouvelle diminution de la clientèle du funiculaire, dont le niveau le plus bas se situe en 1951 avec 431 000 voyageurs. Le trafic reprend ensuite peu à peu grâce aux nouveaux immeubles construits dans le quartier du Plan et aussi à la liaison directe et rapide que constitue le funiculaire, à l'abri des embarras de circulation auxquels sont soumis les autres moyens de transport. Le trafic a subi un léger fléchissement lors de la création, en 1963, du service à une seule voiture. Il y a toutefois encore presque un demi-million de voyageurs qui continuent à utiliser annuellement le funiculaire.

La situation financière peut être considérée comme bonne. Les comptes et le bilan du funiculaire étant intégrés dans ceux des tramways de Neuchâtel, nous nous bornerons à préciser qu'en 1964 le total des recettes du funiculaire (produits de transport et produits accessoires) fut de 124 541 fr. 50 contre 113 093 fr. 15 de charges, ce qui donna un excédent des produits d'exploitation de 11 448 fr. 35.

Bien que l'arrêté fédéral du 15 février 1919 (*ibidem*, XXXV, 24) autorise le funiculaire à appliquer une taxe maximum de 60 centimes il n'est perçu à l'heure actuelle que 40 centimes pour la montée de l'Ecluse au Plan (30 c. pour la montée de l'Ecluse aux stations intermédiaires de la Boine et de la Côte), y compris le trajet en tramway depuis la place Pury. Pour la descente une taxe unique de 30 centimes est appliquée. Sur le funiculaire Ecluse-Plan peuvent aussi être utilisés les abonnements au porteur et les abonnements

nominatifs valables sur toutes les lignes de tramways et de trolleybus de la ville de Neuchâtel.

#### IV. Demande de concession et préavis

Le 14 juillet 1965, la compagnie des tramways de Neuchâtel a demandé au département fédéral des transports et communications et de l'énergie que sa concession, expirant le 20 décembre 1967, soit renouvelée pour une période de 50 ans. Dans sa requête, la société concessionnaire relève que le funiculaire Ecluse-Plan demeure un moyen de transport rentable, permettant d'atteindre certains quartiers fortement peuplés par le chemin le plus direct. Sa suppression causerait préjudice à un grand nombre d'usagers; preuve en soit les réactions enregistrées lors des suspensions temporaires de l'exploitation du funiculaire et de son remplacement par un service d'autobus pour la durée des révisions périodiques des installations.

Le 6 septembre 1965, le département des travaux publics de la république et canton de Neuchâtel a préavisé favorablement l'octroi d'une nouvelle concession, en précisant que la ville de Neuchâtel, sur le territoire de laquelle se trouve le funiculaire, ne demandait pas que cette concession prévoie un droit de rachat du chemin de fer en sa faveur. Par une communication ultérieure, ce même département nous a fait savoir que le canton de Neuchâtel ne sollicitait pas non plus un tel droit.

Ni la direction générale des postes, téléphones et télégraphes, ni le service de l'état-major général n'ont formulé d'objection à l'octroi d'une nouvelle concession.

Nous concluons de ce qui précède que les conditions auxquelles est subordonné l'octroi d'une nouvelle concession (art. 5, 1<sup>er</sup> al. de la loi sur les chemins de fer) sont remplies. En effet, d'une part les intérêts de la défense nationale ne sont pas touchés, d'autre part le funiculaire Ecluse-Plan représente sans aucun doute le moyen de transport le plus rationnel pour desservir le haut de la ville de Neuchâtel.

#### V. Projet de concession

Le libellé de la concession est conforme à celui des arrêtés fédéraux que vous avez adoptés depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

Le projet de concession qui vous est soumis prévoit une durée de validité de 50 ans (art. 2) qui est normale pour les entreprises de chemin de fer.

Le canton de Neuchâtel s'est rallié au texte de la concession.

La constitutionnalité de l'arrêté résulte de l'article 5, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, de la loi sur les chemins de fer, fondée sur les articles 23, 24 *ter*, 26, 34, 2<sup>e</sup> 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 au chemin de fer funiculaire entre l'Ecluse et le Plan, à Neuchâtel.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 16 juin 1966.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

**Schaffner**

Le chancelier de la Confédération,

**Ch. Oser**

(Projet)

**Arrêté fédéral  
concernant l'octroi d'une nouvelle concession  
au chemin de fer funiculaire entre l'Ecluse  
et le Plan, à Neuchâtel**

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957<sup>1)</sup> sur les chemins de fer;

vu la requête présentée le 14 juillet 1965 par la compagnie des tramways de Neuchâtel;

vu le message du Conseil fédéral du 16 juin 1966<sup>2)</sup>,

*arrête:*

**I**

Une nouvelle concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer funiculaire est accordée à la compagnie des tramways de Neuchâtel, aux conditions suivantes:

**Article premier**

Les lois et toutes autres prescriptions fédérales relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer au bénéfice d'une concession fédérale doivent être observées.

Législation

**Art. 2**

La concession est accordée pour la durée de 50 ans, soit du 21 décembre 1967 au 31 décembre 2017.

Durée

**Art. 3**

Le siège de l'entreprise est à Neuchâtel.

Siège

**Art. 4**

La concession est valable pour le parcours de Neuchâtel-Ecluse au Plan.

Ligne

<sup>1)</sup> RO 1958, 341.

<sup>2)</sup> FF 1966, I, 1276.

## Art. 5

Lutte contre  
le bruit

Dans la mesure compatible avec la sécurité de l'exploitation, l'entreprise est tenue de prendre les dispositions qui peuvent être raisonnablement exigées pour réduire le bruit inhérent à l'exploitation. L'article 6 de la présente concession est réservé.

## Art. 6

Plans

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

## Art. 7

Horaire

Le nombre de courses quotidiennes et leur horaire devront répondre aux besoins. Les horaires seront établis conformément aux prescriptions applicables et devront être approuvés par l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

## Art. 8

Obligation de  
transporter

L'entreprise est tenue de transporter les voyageurs, les bagages et les colis express.

## Art. 9

Tarifs

Les tarifs doivent être approuvés par l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

## Art. 10

Assurance  
responsabilité  
civile

<sup>1</sup> L'entreprise doit conclure 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 chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes.

<sup>2</sup> Les contrats passés à cet effet, de même que toute modification ultérieure, doivent être approuvés par l'autorité de surveillance.

## Art. 11

Institutions en  
faveur du  
personnel

<sup>1</sup> L'entreprise doit instituer pour son personnel à poste fixe une caisse de prévoyance ou de pensions, ou l'assurer à une société d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse, ou à une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance.

<sup>2</sup> L'entreprise doit veiller à ce que son personnel soit assuré contre les conséquences économiques de la maladie.

#### Art. 12

Les fonctionnaires fédéraux chargés de surveiller la construction et l'exploitation des chemins de fer doivent être transportés gratuitement et avoir 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, doivent être mis gratuitement à leur disposition. L'entreprise et son personnel sont en outre tenus de donner aux organes chargés du contrôle tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de leur tâche.

Contrôle

#### 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 funiculaire entre l'Ecluse et le Plan, à Neuchâtel (Du 16 juin 1966)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9530
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.07.1966
Date	
Data	
Seite	1276-1283
Page	
Pagina	
Ref. No	10 098 159

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.