

**FEUILLE FÉDÉRALE**78<sup>e</sup> année.

Berne, le 7 avril 1926.

Volume I.

Paraît une fois par semaine. Prix: 20 francs par an; 10 francs pour six mois plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.

Insertions: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss Erben, à Berne.

**2077****Message**

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation du contrat d'exploitation conclu entre la commune de Bienne et le chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg et la modification de la concession du chemin de fer à voie étroite (Bienne)-Mett-Meinisberg.

(Du 30 mars 1926.)

1. Le chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg, qui eut de tout temps à lutter avec des déficits et dut suspendre, de ce fait, son exploitation en 1923, a soumis dernièrement à des mesures d'assainissement énergiques son service d'exploitation et la gestion de ses finances, tout en faisant appel au concours financier de l'Etat de Berne et des communes de Bienne, Orpund, Safnern et Meinisberg. Une de ces mesures paraît être l'électrification et la reprise simultanée de l'exploitation par les tramways urbains de Bienne. Mentionnons, en passant, que l'entreprise avait obtenu, en son temps, pour le maintien de son exploitation, le secours fédéral et cantonal en vertu de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1918. Le canton et les communes intéressées renoncèrent complètement, à l'occasion de l'assainissement, à leurs créances résultant du secours. La Confédération, par contre, demeure créancière pour le montant de sa participation (fr. 45,000), garanti par un gage en premier rang et la compagnie doit continuer à payer les intérêts et les amortissements de cette dette conformément à l'article 9 de l'arrêté fédéral. Par requête du 3 décembre 1925, l'administration du chemin de fer a présenté le *contrat d'exploitation* conclu avec la ville de Bienne le 25 novembre 1925, afin d'en obtenir l'approbation.

D'après les articles 2 et 3 de ce contrat, le chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg (B. M. B.) met à ses frais en bon état de fonctionnement pour l'exploitation électrique ses installations, depuis l'aiguille de raccordement près du « Bären » à Mett jusqu'au point terminus

à Meinisberg, et la commune des habitants de Bienne se charge de l'exploitation pour une durée de 10 années.

En vertu de l'article 4, toutes les recettes d'exploitation et les recettes accessoires appartiennent à la commune des habitants de Bienne. D'autre part, cette dernière prend à sa charge toutes les dépenses d'exploitation concernant l'administration, l'entretien et la surveillance du chemin de fer, le service des trains, le service de la traction et des ateliers, ainsi que les versements aux fonds de renouvellement. Elle devra payer aussi les primes d'assurance contre l'incendie et les impôts fonciers concernant les immeubles du B. M. B.

L'article 5 oblige, entre autres, la commune à faire circuler quotidiennement 5 trains au minimum, dans chaque direction, entre la gare de Bienne et Meinisberg. L'établissement de l'horaire, la fixation des taxes et l'introduction éventuelle d'un service de marchandises seront l'objet d'une entente entre les parties contractantes. Pareille entente est réservée aussi en ce qui concerne le paiement des intérêts du prêt accordé à titre de secours par la Confédération; elle est prévue également pour le cas où il serait question d'augmenter le nombre des courses et de diminuer les taxes, si l'entreprise accusait un notable excédent d'exploitation (art. 12 et 13).

Les articles 6 et 7 réglementent la comptabilité et l'administration du fonds de renouvellement. L'article 8 contient des dispositions relatives à la création d'un fonds de réserve par le B. M. B., avec les capitaux dont disposera encore ce dernier, après avoir payé les frais d'assainissement et d'électrification. Ce fonds est destiné à couvrir des déficits d'exploitation éventuels et, pour le cas où il n'y suffirait pas, on prévoit que des subsides seront versés par les communes intéressées à l'exploitation du chemin de fer. Ces dernières ont pris des engagements à cet effet.

Aux termes de l'article 11, il appartient à la commune, dirigeant l'exploitation, d'engager et de congédier le personnel.

Si le contrat n'a pas été dénoncé une année avant l'expiration du temps prévu, il est réputé renouvelé d'année en année (art. 14).

Les autres dispositions ne donnent lieu à aucune remarque spéciale de notre part.

2. Le nouveau mode d'exploitation et l'affermage du chemin de fer nécessitent une *modification de concession*. En effet, les tramways de la ville de Bienne ne sont pas en situation de se charger du service des marchandises. Dès lors, il ne leur est pas possible d'assumer à cet égard les obligations concessionnelles imposées au chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg (transport des voyageurs et des marchandises y compris les animaux vivants sans aucune restriction). Par requêtes des 7 septembre et 11 décembre 1925, le conseil d'administration du B. M. B. a demandé en conséquence la modification de

la concession accordée par l'arrêté fédéral du 22 décembre 1909 (Recueil des chemins de fer XXV, 439) et modifiée par les arrêtés fédéraux des 12 mars et 20 juin 1912 (Recueil des chemins de fer XXVIII, 60 et 98), en ce sens que la compagnie ne soit tenue de transporter que les voyageurs et leurs bagages à main (comme les tramways de la ville de Bienne). Un service d'expéditions partielles sera éventuellement organisé plus tard. On appliquera au transport des voyageurs et des bagages les taxes maxima perçues actuellement sur le réseau des tramways de la ville de Bienne.

Nous n'avons pas d'objections à formuler contre cette modification. Dès lors, nous avons prévu que les articles 15 à 25 de la concession seront remplacés par de nouvelles dispositions correspondantes et avons saisi l'occasion de mettre les prescriptions des articles 28 et 29 (actuellement 22 et 23) en harmonie avec la teneur adoptée pour les dernières concessions. Par décision du 11 décembre 1925, le Conseil d'Etat du canton de Berne a approuvé le contrat d'exploitation et s'est prononcé en faveur de la demande de modification de concession. De son côté, le conseil d'administration de la compagnie de chemin de fer s'est déclaré d'accord au sujet du projet d'arrêté ci-après.

Nous vous recommandons, dès lors, d'approuver ce projet et vous présentons, Monsieur le président et Messieurs, les nouvelles assurances de notre haute considération.

Berne, le 30 mars 1926.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération, HÆBERLIN.*

*Le chancelier de la Confédération, KAESLIN.*

(Projet.)

## **Arrêté fédéral**

approuvant

le contrat d'exploitation conclu entre la commune de Bienne et le chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg, et modifiant la concession du chemin de fer à voie étroite (Bienne)-Mett-Meinisberg.

L'ASSEMBLEE FÉDÉRALE

de la CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les requêtes de la société du chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg, des 7 septembre, 3/11 décembre 1925 et 7 février 1926;

vu le message du Conseil fédéral du 30 mars 1926,

*arrête :*

I. Le contrat d'exploitation, conclu le 25 novembre 1925 entre la commune des habitants de la ville de Bienne et la société du chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg est approuvé sous la réserve que la propriétaire de la ligne demeurera aussi responsable, au sens de l'article 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, de l'accomplissement des obligations légales et concessionnelles assumées par la commune de Bienne.

II. La concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite (Bienne)-Mett-Meinisberg, accordée par l'arrêté fédéral du 22 décembre 1909 (Recueil des chemins de fer XXV, 439) modifiée par les arrêtés fédéraux des 12 mars et 20 juin 1912 (Recueil des chemins de fer XXVIII, 60 et 98) est modifiée à nouveau comme suit :

1. A la suite de l'article 11 figurera un nouvel article 12 ainsi conçu :

« Art. 12. La compagnie se charge du transport des voyageurs et des bagages à main. En cas de besoin, le Conseil fédéral décidera s'il y a lieu d'introduire un service de marchandises. La compagnie n'est pas tenue de transporter des animaux vivants. »

2. Les anciens articles 12 à 14 reçoivent les numéros 13 à 15. La dernière phrase du nouvel article 15 est supprimée.

3. Les anciens articles 15 à 25 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 16. Pour le transport des voyageurs, la compagnie est autorisée à percevoir une taxe de 15 centimes pour le premier kilomètre et de 10 centimes pour chaque kilomètre suivant de la voie ferrée. La taxe minimum pour une course peut être fixée à 20 centimes.

Les enfants au-dessous de 4 ans, n'occupant pas une place spéciale, sont transportés gratuitement.

La compagnie est tenue de délivrer des abonnements à prix réduit, à des conditions qui seront fixées d'accord avec le Conseil fédéral.

Art. 17. Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagages à main, à condition que ces objets puissent être placés dans la voiture sans incommoder les autres voyageurs.

S'ils occupent une place particulière, ils sont soumis à la taxe correspondante des voyageurs.

Art. 18. Les taxes pour le transport des marchandises seront fixées par le Conseil fédéral.

Art. 19. Dans la fixation des taxes, les fractions de kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.»

4. Les anciens articles 26 à 31 reçoivent les numéros 20 à 25.

5. Les nouveaux articles 22 et 23 (anciennement 28 et 29) sont modifiés comme suit :

« Art. 22. Le montant maximum des prix de transport fixés par la présente concession sera abaissé dans une proportion appropriée si le gain annuel revenant au capital-actions dépasse en moyenne le 6 % pendant six exercices consécutifs et pour chacun des trois derniers exercices, pour autant que l'entreprise ne tiendra pas suffisamment compte des intérêts de la population par d'autres réductions de taxes ou par des améliorations des conditions de transport. Si une entente n'intervient pas à ce sujet entre le Conseil fédéral et la compagnie, l'Assemblée fédérale décidera. Si le gain annuel n'atteint pas le 2 % du capital-actions pendant trois années consécutives, la compagnie aura le droit d'élever de façon équitable le montant maximum des prix de transport fixés par la présente concession. L'Assemblée fédérale fixera ces augmentations.

Art. 23. La compagnie est tenue :

- a) d'alimenter un fonds de réserve qui servira à payer les dépenses extraordinaires nécessitées par les phénomènes naturels, les accidents et les crises et à couvrir les déficits éventuels; il sera fait dans ce but un prélèvement d'au moins 5 % sur le gain annuel jusqu'à ce que le 10 % du capital-actions soit atteint;
- b) de créer une caisse de maladie pour son personnel ou d'assurer ce dernier à une société d'assurance;
- c) de créer une caisse de retraite ou de pension pour son personnel si le gain annuel dépasse le 4 % du capital-actions pendant trois années consécutives;
- d) d'assurer auprès d'une société d'assurance ou d'une association de chemins de fer les voyageurs contre les accidents dont l'entreprise est responsable en vertu des dispositions légales en vigueur.»

6. A la quatrième ligne du nouvel article 25 (anciennement 31), les mots « article 30 » doivent être remplacés par ceux de « article 24 ».

III. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté qui entrera immédiatement en vigueur.

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation du contrat d'exploitation conclu entre la commune de Bienne et le chemin de fer (Bienne)-Mett-Meinisberg et la modification de la concession du chemin de fer à voie étroite (B...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2077
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.04.1926
Date	
Data	
Seite	533-537
Page	
Pagina	
Ref. No	10 084 601

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.