

680

## Message

du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la modification de la concession du chemin de fer à  
crémaillère de Brienz au Rothhorn.

(Du 5 juin 1916.)

Monsieur le président et messieurs,

Le chemin de fer Brienz-Rothhorn, concédé par arrêté fédéral du 20 décembre 1889 (*Recueil des chemins de fer X*, 240) et ouvert à l'exploitation en 1892, fut constamment aux prises avec des difficultés financières. En 1893 déjà, la première compagnie fit faillite. Lorsque la concession fut transférée aux adjudicataires de la ligne (arrêté du Conseil fédéral du 20 juin 1894, *Recueil des chemins de fer XIII*, 114), on dut, à la demande de ces derniers, stipuler dans ledit arrêté que les nouveaux concessionnaires seraient autorisés, jusqu'à la fin de l'année 1898, à renoncer à la concession, à supprimer l'exploitation et à démolir la ligne. En 1898, le délai pour la renonciation à la concession fut prolongé jusqu'à fin 1900 (*ibid.* XV, 104), car la situation financière de l'entreprise ne s'était pas encore suffisamment améliorée. La concession ayant été transférée par arrêté fédéral du 29 juin 1900 (*ibid.* XVI, 175) à la société anonyme actuelle de l'entreprise Brienz-Rothhorn, on put, après entente avec cette dernière, supprimer la disposition concernant la renonciation à la concession et la démolition de la ligne. En ce moment, la situation défavorable de l'entreprise l'engage, après seize ans, à demander de nouveau que sa concession soit modifiée dans ce sens que la compagnie soit autorisée, jusqu'à fin 1923, à renoncer à la concession, à supprimer l'exploitation et à

démolir la ligne. Par requête du 7 février 1916 adressée à notre département des chemins de fer, l'administration expose, pour motiver sa demande, que les résultats de l'exploitation s'améliorèrent peu à peu depuis 1900 et que les recettes d'exploitation de la ligne et de l'hôtel réunis suffirent en 1905, 1906 et 1907 à couvrir les frais d'exploitation. Cependant, même pendant ces années-là, la compagnie ne put faire aucune réserve pour les renouvellements.

Mais à partir de 1907, l'entreprise commence à ressentir la concurrence des autres chemins de fer de montagne de l'Oberland, en particulier de la ligne de la Jungfrau et depuis 1910 de celle du Niesen. A l'exception de 1911, où le solde passif du compte de profits et pertes a pu être ramené de fr. 85.250,32 à fr. 84.745,53, toutes les années, depuis lors, ont soldé par un déficit d'exploitation. Ces mauvais résultats, joints à de petites dépenses de construction, firent que le fonds d'exploitation créé en 1900 lors de la consolidation de l'entreprise fut épuisé. Un emprunt hypothécaire de 20.000 francs en premier rang sur l'hôtel ne fut qu'un secours éphémère. Comme la ligne d'Interlaken (chemin de fer du lac de Brienz) devait bientôt être construite, tous les efforts de la compagnie tendirent alors à maintenir l'entreprise à flot jusqu'à ce moment-là. Mais il ne fut possible de se procurer des ressources ni auprès des actionnaires, ni auprès des banques. En définitive, l'administration trouva l'appui désiré auprès de l'ancienne compagnie de navigation à vapeur des lacs de Thoune et de Brienz qui, par contrat du 16 février 1912, s'engagea à lui avancer en deux prêts un montant d'environ 50.000 francs devant servir à maintenir l'exploitation jusqu'à l'ouverture de la ligne du lac de Brienz. Le premier prêt, qui est de 30.000 francs, est garanti par une hypothèque en 1<sup>er</sup> rang sur le chemin de fer, le second de 20.000 francs, par une hypothèque en 2<sup>e</sup> rang sur le chemin de fer et l'hôtel. Les deux emprunts furent contractés aux conditions suivantes :

« 1. Le Br-R. obtiendra des autorités fédérales, c'est-à-dire par arrêté fédéral, le droit de suspendre l'exploitation de sa ligne et de démolir cette dernière, ainsi que l'hôtel dans le but de réaliser le gage de la compagnie de navigation, dans les cas suivants :

a. si dans la seconde saison qui suivra l'ouverture à l'exploitation de la ligne de la rive droite du lac de Brienz,

le chemin de fer et l'hôtel ne réalisent pas un excédent d'exploitation;

b. si dans la troisième saison qui suivra l'ouverture de la ligne du lac de Brienz, l'excédent d'exploitation du Br-R. et de l'hôtel ne suffit pas à solder les intérêts des emprunts,

ou

c. si dans les 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> saisons qui suivront l'ouverture de la ligne du lac de Brienz, l'excédent moyen d'exploitation ne suffit pas à payer les intérêts des emprunts et à effectuer les versements normaux au fonds de renouvellement, non compris les versements des années précédentes.

2. Le droit de démolir sa ligne, qui sera octroyé par arrêté fédéral au Br-R. doit pouvoir être exercé par option; de la façon suivante :

Si l'éventualité *a* ne se présente pas, ou si, se présentant, le Br-R. ne fait pas usage de son droit de démolir la ligne, mais au contraire reprend de nouveau l'exploitation dans la troisième saison, le droit de suspendre l'exploitation n'est plus valable dans ce cas que pour les éventualités *b* et *c*. Si, ensuite, l'éventualité *b* ne se présente pas, ou si, se présentant, le Br-R. ne fait pas usage de son droit de démolir la ligne, mais au contraire recommence l'exploitation dans la quatrième saison, le droit de supprimer l'exploitation n'est plus valable que pour l'éventualité *c*.

3. Dans le cas où le droit, mentionné sous chiffre 1 ci-dessus, de supprimer l'exploitation et de démolir la ligne ne serait pas accordé par les autorités fédérales, la compagnie de navigation serait dispensée de l'obligation de verser le montant du second emprunt, soit 20.000 francs. »

Comptant sur la prochaine ouverture de la ligne du lac de Brienz, l'administration du Br-R. avait espéré pouvoir renoncer au second emprunt. C'est pourquoi elle négligea entre temps de demander la modification de concession désirée par la compagnie de navigation des lacs de Thoune et de Brienz. Mais l'ouverture de la ligne du lac de Brienz se faisait attendre et les résultats des années 1912 et 1913, contrariées par des étés pluvieux, étaient toujours insuffisants. Au printemps de 1914 déjà, la compagnie dut demander un acompte de 15.000 francs sur le second emprunt. Par suite de la guerre, le résultat de 1914 fut tout à fait défavo-

nable. En 1915 l'exploitation fut suspendue. Pour pouvoir la reprendre après la guerre, il serait nécessaire de trouver encore 20.000 francs, sans compter les intérêts arriérés pour les emprunts déjà contractés, le capital restant sur le second prêt de la compagnie de navigation (ayant-droit actuel, la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises) et une avance de 5000 francs de la banque cantonale bernoise garantie par la commune de Brienz en 1915.

Estimant que le maintien de l'exploitation du Br-R. est avant tout de l'intérêt de la commune de Brienz, la compagnie s'est adressée à elle, le 23 décembre 1915, pour la prier de bien vouloir garantir au moins la moitié de la somme à se procurer. L'administration du Br-R. fait particulièrement ressortir qu'il serait peu justifié de supprimer le chemin de fer du Rothhorn dans ce moment, immédiatement avant l'ouverture de la nouvelle ligne d'accès.

L'assemblée communale de Brienz a toutefois écarté cette demande, le 29 janvier 1916, en raison de la crise créée par la guerre et bien que la majorité de la municipalité fût favorable à la requête. Cette décision semble rendre inutiles les efforts de la compagnie pour assurer l'exploitation au moins jusqu'au moment où la question de la viabilité de l'entreprise pourra dépendre des nouvelles conditions d'accès; il n'est, en effet, pas possible, dans la situation actuelle de l'Oberland, de compter recevoir du secours d'une autre partie de la contrée.

Si, maintenant, la compagnie désire insérer de nouveau dans la concession la clause de démolition périmée à fin 1900, c'est non seulement pour remplir l'obligation assumée par le contrat d'emprunt précité, mais aussi parce que les ressources nécessaires pour continuer l'exploitation lui font défaut. Elle a l'intention, en effet, d'exécuter la démolition déjà l'été prochain, vu qu'il est désirable d'y procéder le plus tôt pour réduire les intérêts et les impôts et aussi pour profiter du prix très élevé payé actuellement pour le vieux matériel.

Mais pour le cas où la commune de Brienz modifierait sa décision, le délai pendant lequel la compagnie pourra renoncer à sa concession devrait être reporté à fin 1923. Cette prolongation répond aux termes du contrat d'emprunt et tient compte du fait que le mouvement normal des étrangers ne recommencera probablement pas tout de suite après la

guerre et ne reprendra qu'insensiblement. Or ce ne sera que lorsque les conditions seront redevenues normales que l'on pourra constater de façon sûre l'appoint fourni par la nouvelle ligne d'accès.

Le gouvernement bernois, auquel la demande de modification de concession fut soumise par le département des chemins de fer pour préavis, déclara dans sa lettre du 26 avril qu'il n'avait rien à objecter à la requête. La municipalité de Brienz, qui fut aussi consultée, a présenté les demandes suivantes pour le cas où la démolition de la ligne serait adjugée :

1. la ligne ne devrait pas être vendue sans l'hôtel du Rothhornkulum, et
2. l'adjudicataire éventuel du Br-R. devrait être tenu de conserver le corps de la voie et spécialement les remblais et épaulements près de Schwarzenfluh, près du tunnel de Geldried et près de Wangwald et être rendu responsable de tous les dommages pouvant résulter de la négligence dans l'entretien de ces objets.

Le gouvernement cantonal fait observer à ce sujet que l'insertion de ces clauses dans la concession ne lui paraît pas nécessaire. En ce qui concerne spécialement le second point, il estime que le futur propriétaire de la ligne et des biens-fonds en dépendant demeurera légalement responsable de tout préjudice causé à des tiers par le fait d'éroulement de murs, de remblais, etc. sur sa propriété.

Nous nous rangeons à l'avis du Conseil-exécutif en ce qui regarde les demandes de la municipalité de Brienz.

Quant à l'insertion de la clause désirée concernant la renonciation à la concession et la démolition éventuelle de la ligne, nous pensons aussi qu'il faut faire droit à la demande du Br-R. La situation financière de la compagnie paraît sans issue. Le solde passif du compte de profits et pertes s'élevait à fin 1913 à fr. 108.586,89. Les années 1900 à 1913 ont par conséquent eu comme résultat un déficit moyen annuel de 7754 francs. En outre, il ne fut possible de faire aucun versement au fonds de renouvellement. Si la compagnie ne réussit pas au dernier moment à obtenir un appui d'où que ce soit, les ressources lui manqueront également pour maintenir l'exploitation et la démolition de la ligne deviendra inévitable. Cette solution ne lésera pas d'intérêts publics. Nous avons déjà fait remarquer dans nos messages

des 12 avril 1894 et 12 avril 1898 (*Feuille féd.* 1894, II, 140, et 1898, II, 207) que le chemin de fer du Rothhorn étant une ligne purement de saison n'a pas d'autre importance économique. Si l'on se place au point de vue de l'affaire privée, il est aussi indéniable qu'après plus de vingt ans d'exploitation il faut enlever à l'entreprise le droit de subsister, puisque chaque année voit apparaître un nouveau déficit d'exploitation. Il y a donc lieu d'accorder à la compagnie le droit de renoncer à l'exploitation après assentiment préalable de l'autorité de surveillance et de démolir son chemin de fer.

Mais il va sans dire qu'en cas de liquidation juridique, les droits des créanciers, tels qu'ils sont définis par les dispositions du titre II de la loi sur les hypothèques et la liquidation forcée des chemins de fer, seront réservés, pour autant que quelques créanciers n'y auront pas déjà renoncé ou y renoncent au cours de la liquidation.

Tout en vous recommandant d'approuver le projet d'arrêté ci-après, nous vous renouvelons, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 5 juin 1916.

Au nom du Conseil fédéral suisse :  
*Le président de la Confédération,*  
 DECOPPET.

*Le chancelier de la Confédération,*  
 SCHATZMANN.

---

(Projet.)

## Arrêté fédéral

portant

modification de la concession du chemin de fer  
de Brienz au Rothhorn.

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la requête de la direction du chemin de fer Brienz-Rothhorn S. A. à Brienz, du 7 février 1916;

Vu le message du Conseil fédéral du 5 juin 1916,

*arrête :*

1. La concession du chemin de fer à crémaillère de Brienz au Rothhorn, accordée par arrêté fédéral du 20 décembre 1889 (*Recueil des chemins de fer* X, 240), transférée et modifiée par arrêtés fédéraux des 20 juin 1894 et 29 juin 1900 (*ibid.* XIII, 114, et XVI, 175) est de nouveau modifiée dans ce sens que la compagnie est autorisée, dès maintenant et jusqu'à fin 1923, à renoncer à la concession, à supprimer l'exploitation après avis préalable au Conseil fédéral et à démolir la ligne.

2. En cas de liquidation juridique, les droits légaux des créanciers seront réservés pour autant qu'on n'aura pas renoncé à les exercer.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1916.

---

---

## **Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant ta modification de la concession du chemin de fer à crémaillère de Brienz au Rothhorn. (Du 5 juin 1916.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1916
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	680
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1916
Date	
Data	
Seite	183-189
Page	
Pagina	
Ref. No	10 080 983

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.