

89.063

**Message
concernant l'octroi d'une concession
pour la ligne de montagne du chemin de fer à vapeur
de la Furka, Oberwald VS**

du 23 août 1989

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous présentons un projet d'arrêté fédéral pour l'octroi d'une concession à la SA Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka (DFB) et vous proposons de l'approuver.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

23 août 1989

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Delamuraz

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

Le 20 mai 1988, la SA Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka (DFB), dont le siège se trouve à Oberwald VS, a demandé à l'Office fédéral des transports (OFT) de lui octroyer une concession pour la réouverture de l'ancien tronçon de montagne Realp–Furka–Gletsch–Oberwald, désaffecté depuis l'automne 1981 et qui était emprunté chaque été par les trains du Chemin de fer Furka–Oberalp (FO). L'exploitation de ce tronçon avait été interrompue après la mise en service, en l'été 1982, du nouveau tunnel ferroviaire de base de la Furka. A l'époque, il était prévu de démanteler ce tronçon, qui revêt pourtant de l'importance du point de vue de la technique et de l'histoire des chemins de fer et qui date de l'époque des pionniers.

Par la suite, divers milieux ont essayé d'empêcher son démontage. Le DFB, fondé en 1985 et qui vise à remettre progressivement en service la ligne désaffectée, agit maintenant comme future société d'exploitation et demande une concession.

En tant que chemin de fer à vocation purement touristique, l'entreprise ne saurait faire valoir un droit à des fonds fédéraux en vertu de la loi sur les chemins de fer. Les procédures de consultation et d'examen n'ont révélé aucune objection de principe à l'octroi de la concession. Le DFB peut donc en obtenir une pour la durée usuelle de 50 ans.

Message

1 Situation initiale

11 Généralités

Pour remplacer le tronçon de montagne de la Furka, vétuste et exploitable uniquement en été, le FO a décidé, à la fin des années 60, de construire un tunnel entre Oberwald et Realp à l'altitude de 1500 m, afin de disposer ainsi d'une liaison ouverte toute l'année. Le 24 juin 1971, les Chambres fédérales ont alloué un crédit de 70 millions de francs pour la construction de ce tunnel de base. Les problèmes rencontrés lors de la construction et le renchérissement ont finalement fait passer le coût de la ligne de base de 74 à 311 millions. Après environ neuf ans de travaux, celle-ci a été mise en service le 25 juin 1982. Depuis l'automne 1982, le tunnel de base est en outre utilisé pour le transport des automobiles et nombreux sont les automobilistes qui depuis lors ont recours au chagement.

Après un afflux extraordinaire de passagers durant l'été 1981, qui a posé de grands problèmes au FO, le dernier train selon l'horaire normal a circulé le 11 octobre 1981 sur le tronçon de montagne. L'autorisation d'exploiter la ligne de base était subordonnée à la condition que ce dernier soit démonté dans un délai de deux ans.

Après l'énorme succès remporté lors de la saison d'été 1981, on a beaucoup regretté qu'il faille fermer ce tronçon, qui revêt une certaine importance du point de vue de la technique et de l'histoire du rail. Des hommes politiques et des amateurs de chemins de fer, aussi bien suisses qu'étrangers, se sont alors engagés en faveur de son maintien. Une manifestation contre le démantèlement a eu lieu à Gletsch le 6 août 1983. Quatre mois plus tard, le 3 décembre 1983, on a créé à Berne l'«Association du chemin de fer à vapeur de la Furka», qui vise à maintenir entièrement l'ancienne ligne. Vu le projet élaboré par l'association, le conseil d'administration du FO a renoncé en juillet 1984 à démonter les installations et a décidé d'ouvrir des négociations en vue de sa cession. Par la même occasion, l'association – qui compte actuellement quelque 4000 membres – a été autorisée à entreprendre les travaux d'entretien nécessaires au maintien de la ligne.

12 SA Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka

Comme l'association n'aurait pas, à elle seule, été à même de trouver les fonds nécessaires au financement des travaux de remise en état, du matériel roulant et de l'infrastructure, son comité a préparé la fondation de la future société d'exploitation. La société DFB a été fondée à Lausanne le 27 mai 1985. Son siège se trouve à Oberwald VS. Le capital-actions, fixé initialement à 300 000 francs, a depuis lors fait l'objet de deux augmentations, ce qui porte son montant à 3,3 millions de francs. Etant donné les contrats d'achat et de droit de superficie conclus avec le FO à la fin de 1987, le DFB possède maintenant tout le tronçon de montagne, ainsi que les installations fixes. Par sa requête du 20 mai 1988, le DFB a demandé à l'Office fédéral des transports (OFT) une concession pour construire et exploiter sur le parcours Realp–Furka–Gletsch–Oberwald un chemin de fer à

voie métrique et à adhérence, avec utilisation d'une crémaillère sur certaines sections.

Le DFB est organisé comme une entreprise travaillant à temps partiel. Il se compose d'une direction de l'exploitation avec un secrétariat et des services de la traction, de l'exploitation, du marketing, ainsi que de la construction et de l'entretien.

2 Projet du tronçon de montagne

21 Tracé

Le tracé du tronçon désaffecté reste pratiquement inchangé pour sa réouverture. Il en va de même de l'écartement et des sections à crémaillère. Pour le moment, on ne sait pas encore comment se fera le raccordement à la gare d'Oberwald. En règle générale, on reprendra toutes les constructions disponibles; les normes du FO s'appliquent aux nouveaux ouvrages d'art.

Le tronçon en question a une longueur de 17,2 km, dont 12,1 km sous forme de sections à crémaillère système Abt, avec des déclivités jusqu'à 110 pour mille. Le reste, à adhérence, comporte des sections ayant une déclivité atteignant 50 pour mille. Outre le tunnel de faite d'une longueur de 1874 mètres, la ligne comporte encore quatre tunnels, onze ponts et viaducs. Mentionnons comme particularité le pont démontable de Steffenbach, au-dessus de Realp. Les stations de Tiefenbach, Furka, Muttbach-Belvédère et Gletsch font aussi partie des installations ferroviaires.

L'état actuel des installations, dont la plupart datent de la mise en service intégrale du FO, en 1926, ne permet pas de faire circuler régulièrement des trains. Lorsque les travaux de remise en état auront été exécutés et qu'un entretien régulier sera assuré, on pourra, après expertise de l'OFT, utiliser la superstructure pour la réouverture du tronçon à usage touristique. Il en va de même pour les ouvrages d'art, dont certains doivent être rénovés.

De petits travaux d'entretien sont en cours depuis quelque temps en vue de préserver la qualité des constructions. Les grands travaux de remise en état ne pourront cependant être réalisés qu'une fois la concession délivrée et les plans approuvés.

22 Matériel roulant

Des locomotives à vapeur, achetées d'occasion et ayant subi une révision totale, serviront de véhicules moteurs. Pour l'exploitation complète, il est prévu d'en utiliser cinq à six ainsi que douze à quinze voitures à quatre essieux. Le matériel roulant sera adapté à la norme FO. La conduite des véhicules moteurs sera, en règle générale, assurée par deux personnes. Aujourd'hui déjà, une locomotive diesel est utilisée comme véhicule de service. Les milieux du DFB espèrent rapporter en Suisse quatre locomotives à vapeur vendues naguère au Vietnam et les remettre en service après une révision intégrale.

3 Investissements et rentabilité

31 Investissements

La SA Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka a investi 10 millions de francs jusqu'à la fin de 1988. Seuls 15 pour cent de ce montant ont été financés sur le capital propre. Les 85 pour cent restants proviennent, d'une part, de dons de tiers et, d'autre part, des travaux bénévoles des membres.

Pour le moment, le DFB ne peut estimer de manière fiable que les investissements nécessaires au tronçon Realp-Furka. Après déduction de ses propres prestations et sans les ouvrages de raccordement à Realp, le DFB s'attend à dépenser encore 1,2 million de francs à prélever sur son capital propre. De cette somme, 0,8 million est destiné au matériel roulant. Pour les sections Furka-Gletsch et Gletsch-Oberwald, on ne dispose que de devis approximatifs.

32 Régime d'exploitation

Comme le FO l'a fait auparavant, le tronçon de montagne ne sera exploité qu'en été. La saison commencera en règle générale au début de juillet et se terminera en octobre. Au début, on prévoit quelque 40 jours d'exploitation par année.

L'entreprise a envisagé de procéder par étapes et de rouvrir la ligne selon le tableau ci-dessous:

Phase	Période	Tronçons	Nombre de compositions	Paires de trains par jour d'exploitation	Installations de sécurité
1	1990-1993	Realp-Furka	1	2 à 6	Pas d'installations de sécurité, les convois circulent à vue
2	1993-1996	Realp-Gletsch	3	3 à 8	Installation de sécurité fondée sur le système du portier
3	dès 1996	Realp-Gletsch-Oberwald	4	3 à 12	Les installations de sécurité sont en fonction

Cet échelonnement tient compte des problèmes particuliers de la ligne. Des travaux onéreux sont nécessaires en raison de la consolidation du tunnel de faite, du passage de la voie sous la route du col de la Furka près de Muttbach, de la réfection du tunnel hélicoïdal près de Gletsch, et du projet de raccordement au FO à Oberwald. Sur la section Realp-Furka, les travaux de remise en état seront moins nombreux, car il ne faut rénover qu'un petit nombre d'ouvrages d'art (tunnels 1 à 3 d'Alt-Senntumstafel).

33 Calcul de rentabilité

Le calcul de rentabilité établi par le DFB se limite à la phase 1 (Realp–Furka). Le résultat d'exploitation tient compte des nombreuses prestations fournies gratuitement, à savoir l'entretien annuel du tronçon et les révisions du matériel roulant. Les considérations économiques figurant dans la demande de concession ne prévoient pas d'amortissements. Elles reposent sur un simple compte d'exploitation. Celui-ci prévoit un résultat équilibré, les recettes et les dépenses atteignant 360 000 francs. Les premières se composent du produit du trafic (280 000 fr., soit 8000 billets aller et retour à 23 fr. pièce et 8000 billets aller et retour à demi-prix, à 12 fr. pièce), ainsi que des produits accessoires estimés à 80 000 francs. Les charges d'exploitation, calculées d'après les frais de conduite des convois, atteindront 280 000 francs (160 trains à 1750 fr. l'un). Une somme de 80 000 francs est budgétisée à titre d'autre charge pour les réparations extraordinaires de la voie et du matériel roulant, ainsi que pour les services accessoires et les assurances.

Les produits escomptés seront réalisés si l'entreprise transporte en moyenne 400 personnes pendant chacun des 40 jours d'exploitation prévus.

4 Financement

Le financement de la remise en état, nécessaire à la réouverture du tronçon de montagne, se fera sans aide de la Confédération et des cantons, car les conditions d'octroi de contributions fondées sur l'actuelle loi sur les chemins de fer ne sont pas remplies. Le projet de financement élaboré par le DFB a été mis au point en fonction de cette situation juridique. Il repose sur les trois piliers ci-après:

- Dans la mesure où il faut avoir recours à des liquidités, le DFB financera les investissements pour la ligne et le matériel roulant en augmentant progressivement son capital-actions.
- La valeur des fonds propres engagés par le DFB sera multipliée par dix grâce au travail bénévole accompli par les membres de l'association dans les secteurs les plus divers.
- Les collectes de l'association et les dons provenant des milieux économiques garantiront un financement avantageux du matériel et des ouvrages (locomotives et matériel roulant, pont de Steffenbach, tunnel de faîte, bâtiments des stations, remise/ateliers, etc.).

Vu les expériences réalisées jusqu'ici, le DFB compte que le projet de financement précité lui permettra de réunir 30 à 40 millions de francs, ce qui devrait suffire, à son avis, pour remettre intégralement en service le tronçon de montagne.

5 Procédures de consultation et d'examen

51 Résultat de la procédure de consultation

Lors de la procédure de consultation, qui n'a pu se terminer qu'en mars 1989 en raison des nombreuses demandes de prolongation du délai, les milieux interrogés se sont prononcés à l'unanimité en faveur de la réouverture du tronçon de

montagne. L'Etat-major du groupement de l'état-major général du Département militaire fédéral, l'Office de la protection de l'environnement ainsi que celui des forêts et de la protection du paysage, offices qui n'étaient pas encore réunis en un seul, n'ont pas formulé d'objections à l'encontre de l'octroi de la concession. De l'avis de l'Office de la protection de l'environnement, la mise en service, pendant quatre mois d'été, d'un maximum de douze paires de trains par jour d'exploitation ne provoque pas de nuisances importantes (pollution de l'air et bruit). Il estime que le raccordement optimal du DFB avec le FO revêt une grande importance, afin que les touristes puissent arriver sur place par le train. De plus, il n'est pas nécessaire d'effectuer une étude d'impact sur l'environnement pour la réouverture d'un chemin de fer qui utilisera le même tracé avec quelques convois par jour seulement.

Les cantons touchés, à savoir Uri et le Valais, sont favorables à l'octroi de la concession moyennant certaines conditions. La demande a été publiée en automne 1988 dans les deux feuilles officielles cantonales. Aucune opposition n'a été déposée. Le canton d'Uri souhaite que le DFB mette des places de parc à disposition de ses usagers à Realp, de manière à assurer un bon déroulement du trafic et à sauvegarder le paysage et le site. Les deux cantons ont exprimé quelques réserves quant aux travaux d'entretien en cours depuis 1987 en vue de la réouverture prévue. Aussi longtemps que la concession n'est pas accordée, les deux cantons sont compétents pour délivrer l'autorisation d'effectuer ces travaux. Ils tiennent en outre à relever qu'aucune contribution au titre de l'aide aux investissements ou de la couverture du déficit ne pourra être versée au DFB, étant donné son caractère purement touristique.

Les entreprises de transport intéressées soutiennent également la demande de concession. Le Chemin de fer Furka-Oberalp ne considère pas que l'exploitation du tronçon de montagne représente une concurrence, mais il souhaite cependant conclure certains accords au sujet de ses raccordements à Oberwald et Realp. Les PTT sont d'avis que la nouvelle offre proposée ne nuira pas au service d'automobile postale passant par le col de la Furka, mais qu'elle pourra au contraire le compléter. Enfin, les CFF sont persuadés que la réouverture du tronçon de montagne apportera un trafic supplémentaire à ses lignes d'apport.

52 Procédure d'examen

Aux termes de l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101), la construction et l'exploitation d'un chemin de fer nécessitent une concession fédérale. Celle-ci peut être accordée «lorsque les intérêts publics de la Confédération, en particulier ceux de la défense nationale, de l'aménagement du territoire et de la protection de la nature et du paysage, ne s'y opposent pas et que le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport». L'octroi d'une concession pour le DFB constitue un cas particulier dans la mesure où la concession ne se rapporte pas à une nouvelle ligne ferroviaire, mais à la réouverture d'un tronçon fermé depuis l'automne 1981 et qui n'a pas été démonté.

Pour qu'une nouvelle société ferroviaire, le DFB, puisse exploiter de nouveau la ligne, il lui faut une concession fédérale. Le droit de transport valable pour le

parcours Oberwald–Realp, accordé au FO, ne s'applique qu'à la ligne par le tunnel de base.

La réouverture préconisée ne lèse pas les intérêts de la défense nationale et de l'aménagement du territoire, ni ceux de la nature et du paysage. Il n'est pas envisagé de modifier sensiblement le tracé existant, qui se trouve dans une région de montagne excentrée. Le paysage naturel de la Furka, quasiment intact, ne sera guère déprécié, d'autant moins que les pylônes de la caténaire, qui datent de l'électrification du FO, seront enlevés.

La requérante et les autres milieux favorables au maintien du tronçon de montagne estiment qu'il serait regrettable de démonter un chemin de fer à crémaillère desservant une zone de haute montagne et qui présente un intérêt du point de vue de l'histoire et de la technique ferroviaires. Sa réouverture en été, éventuellement liée à l'aménagement de chemins de randonnée, enrichirait l'offre touristique et amènerait durant cette saison une certaine animation dans la partie supérieure des vallées de Conches et d'Urseren. Même aujourd'hui, traverser la Furka en train, dans un paysage impressionnant, constitue une attraction.

Nous ne saurions rester insensibles à ces arguments. Dans notre message du 1^{er} juin 1970 concernant le financement d'un tunnel ferroviaire de base d'Oberwald à Realp (FF 1970 I 1285), nous sommes partis du principe qu'il ne serait plus possible de continuer l'exploitation du tronçon de montagne. Nous avons cependant remarqué le grand intérêt que les voyages sur celui-ci ont suscité durant la dernière saison d'exploitation par le FO, en 1981. De plus, nous avons été impressionnés par l'ampleur des efforts entrepris par de larges milieux en faveur de son maintien. A notre époque de haute technologie, la population s'intéresse beaucoup aux anciennes machines dont les particularités sont visibles, comme c'est le cas pour les locomotives et les bateaux à vapeur. Dans ces conditions, nous approuvons la réouverture du tronçon de montagne, tout en soulignant que la participation financière de la Confédération n'entre pas en ligne de compte.

L'exigence du canton d'Uri, selon laquelle il faut créer suffisamment de places de parc à Realp, sera prise en considération dans l'autorisation d'exploiter. Il faudra cependant inciter les passagers du DFB à se rendre sur place par le FO.

En résumé, on constate que le DFB remplit les conditions d'octroi d'une concession, telles qu'elles figurent à l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi sur les chemins de fer.

6 Projet de concession

Tel qu'il est présenté, le projet de concession correspond dans une large mesure à la teneur des dernières concessions accordées pour des chemins de fer à voie étroite. Il tient toutefois compte des conditions particulières qui résultent de la réouverture, par une nouvelle société, d'une ligne ferroviaire désaffectée.

L'article 3 fixe la durée de concession usuelle pour les chemins de fer, à savoir 50 ans.

L'article 6 indique les délais pour la présentation des plans, le début des travaux et la mise en service; ce sont les délais habituels pour les premières concessions

octroyés à un chemin de fer. Ils ont été fixés après entente avec la requérante et déterminés pour chacune des deux rampes de la ligne, eu égard aux événements non prévisibles. La concession s'éteint lorsqu'un de ces délais n'est pas respecté ou qu'il n'est pas prolongé.

L'article 7 oblige la concessionnaire à prendre les mesures nécessaires pour la protection de l'air et la lutte contre le bruit.

L'article 9 énonce les mesures garantissant la sécurité, compte tenu du genre d'exploitation prévu. La concessionnaire est tenue de désigner à l'autorité de surveillance (OFT) un chef technique travaillant à titre principal. Elle ne peut employer pour l'exploitation que du personnel expérimenté et fiable.

L'article 11 limite l'obligation de transporter, celle-ci ne s'appliquant qu'au trafic-voyageurs. Le chemin de fer a cependant la possibilité d'acheminer également des marchandises, sans que cela soit inscrit expressément dans la concession.

Le droit de rachat prévu à l'article 16 répond à la demande des cantons d'Uri et du Valais.

Le DFB, le canton d'Uri et celui du Valais ont approuvé le présent projet de concession.

7 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

Le DFB étant un chemin de fer à caractère purement touristique, il ne sert pas au trafic général. Il ne bénéficiera donc pas d'indemnités ni d'aides financières en vertu de la législation fédérale, que ce soit au titre des prestations de service public, de la couverture du déficit, des investissements, du rapprochement ou des réductions tarifaires.

Etant donné les fortes charges supplémentaires que les réalisations du projet de «RAIL 2000» feront peser sur le service technique de l'OFT, les nouvelles activités de surveillance et de conseil liées à la réouverture du tronçon de montagne peuvent conduire à de fortes surcharges de travail au sein de cet office. Comme le montre l'expérience, un chemin de fer à vapeur et à crémaillère, qui est exploité en montagne et qui interrompt son service en hiver, exige une attention accrue, ainsi qu'un contrôle annuel de la voie et du matériel roulant.

8 Programme de la législature

Le présent arrêté ne découle pas de l'activité gouvernementale. Il s'agit donc d'un acte administratif qui ne figure pas dans le Programme de la législature 1987-1991.

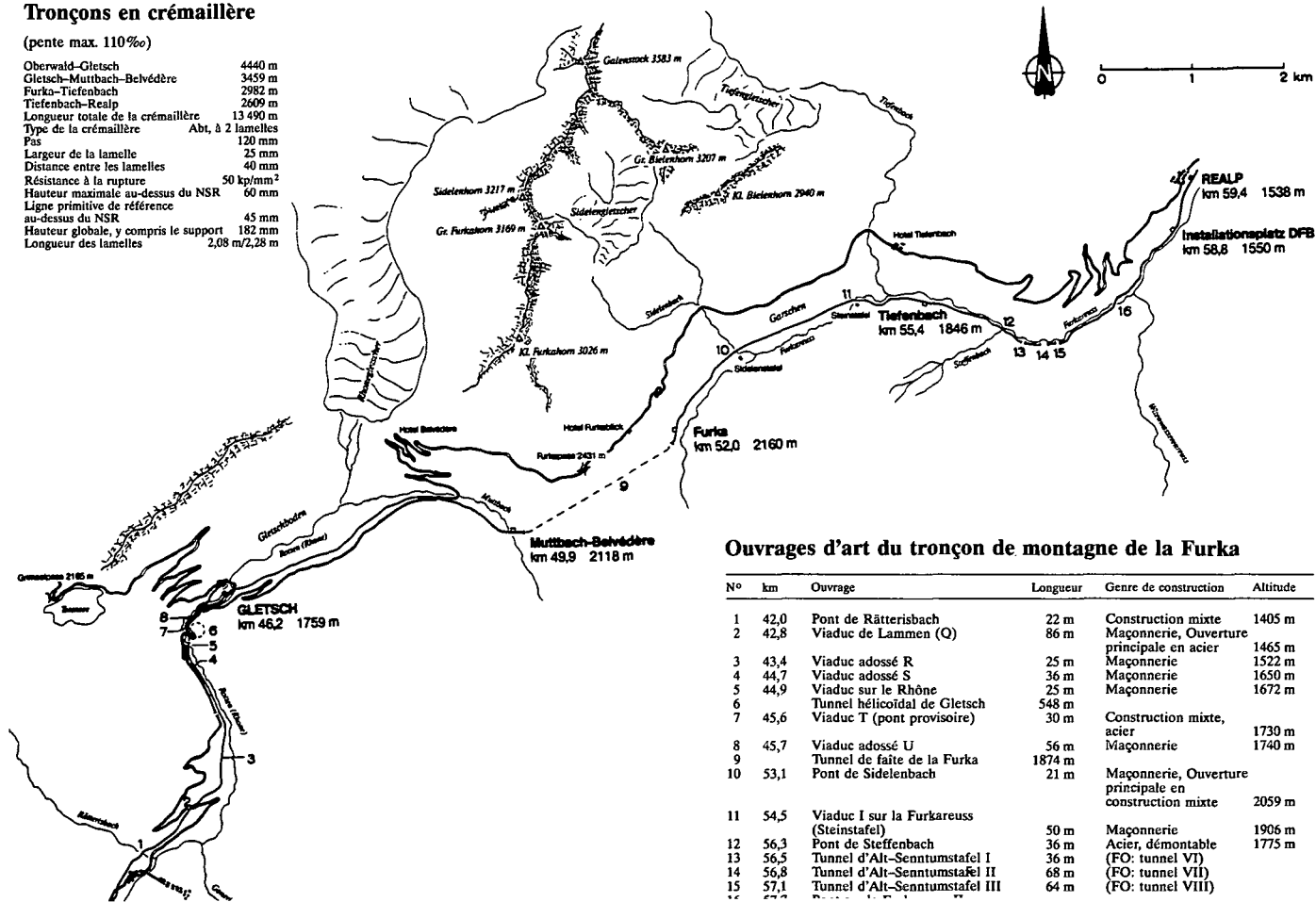
9 Bases légales

Aux termes de l'article 5, 1^{er} et 2^e alinéas, de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101), il appartient à l'Assemblée fédérale de statuer sur l'octroi d'une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer. Cet acte administratif revêt la forme d'un arrêté fédéral simple (art. 8, 1^{er} al., de la loi du 23 mai 1962 sur les rapports entre les conseils; RS 171.11).

Tronçons en crémaillère

(pente max. 110‰)

Oberwald-Gletsch	4440 m
Gletsch-Muttbach-Belvédère	3459 m
Furka-Tiefenbach	2982 m
Tiefenbach-Realp	2609 m
Longueur totale de la crémaillère	13 490 m
Type de la crémaillère	Abt. à 2 lamelles
Pas	120 mm
Largeur de la lamelle	25 mm
Distance entre les lamelles	40 mm
Résistance à la rupture	50 kp/mm ²
Hauteur maximale au-dessus du NSR	60 mm
Ligne primitive de référence au-dessus du NSR	45 mm
Hauteur globale, y compris le support	182 mm
Longueur des lamelles	2,08 m/7,28 m



Ouvrages d'art du tronçon de montagne de la Furka

N°	km	Ouvrage	Longueur	Genre de construction	Altitude
1	42,0	Pont de Rätterisbach	22 m	Construction mixte	1405 m
2	42,8	Viaduc de Lammen (Q)	86 m	Maçonnerie, Ouverture principale en acier	1465 m
3	43,4	Viaduc adossé R	25 m	Maçonnerie	1522 m
4	44,7	Viaduc adossé S	36 m	Maçonnerie	1650 m
5	44,9	Viaduc sur le Rhône	25 m	Maçonnerie	1672 m
6	45,6	Tunnel hélicoïdal de Gletsch	548 m		
7	45,6	Viaduc T (pont provisoire)	30 m	Construction mixte, acier	1730 m
8	45,7	Viaduc adossé U	56 m	Maçonnerie	1740 m
9		Tunnel de faite de la Furka	1874 m		
10	53,1	Pont de Sidelenbach	21 m	Maçonnerie, Ouverture principale en construction mixte	2059 m
11	54,5	Viaduc I sur la Furkareuss (Steinstafel)	50 m	Maçonnerie	1906 m
12	56,3	Pont de Steffenbach	36 m	Acier, démontable	1775 m
13	56,5	Tunnel d'Alt-Senntumstafel I	36 m	(FO: tunnel VI)	
14	56,8	Tunnel d'Alt-Senntumstafel II	68 m	(FO: tunnel VII)	
15	57,1	Tunnel d'Alt-Senntumstafel III	64 m	(FO: tunnel VIII)	

Projet

**Arrêté fédéral
octroyant une concession pour la société anonyme
Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka**

du

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 de la SA Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka,
du 27 mai 1988;

vu le message du Conseil fédéral du 23 août 1989²⁾,

arrête:

Article premier Octroi de la concession

La SA Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka reçoit une concession pour la construction et l'exploitation d'une ligne à adhérence et à crémaillère.

Art. 2 Législation, autorité de surveillance

¹⁾ Les lois fédérales, ainsi que toutes les autres prescriptions fédérales sur la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés par la Confédération seront observées.

²⁾ L'Office fédéral des transports est l'autorité de surveillance.

Art. 3 Durée

La concession est octroyée pour une durée de 50 ans à compter de la date du présent arrêté.

Art. 4 Désignation officielle, siège

¹⁾ La désignation officielle de l'entreprise est la suivante: SA Ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka (DFB).

²⁾ La concessionnaire a son siège à Oberwald (VS).

Art. 5 Ligne

La concession est valable pour la ligne Realp–Gletsch–Oberwald VS (ancien tronçon de montagne du Chemin de fer Furka–Oberalp³⁾).

¹⁾ RS 742.101

²⁾ FF 1989 III 787

³⁾ Recueil officiel des chemins de fer (RCF) 43 29

Art. 6 Délais

¹ Dans le délai d'une année à compter de la date du présent arrêté, la concessionnaire doit présenter à l'autorité de surveillance les plans prescrits pour la construction ou la modification des installations nécessaires à la réouverture du chemin de fer.

² Elle doit commencer les travaux de construction nécessaires à la réouverture dans un délai d'une année à compter de l'approbation des plans. Elle annoncera leur début à l'autorité de surveillance.

³ Trois années après le début des travaux, le chemin de fer sera mis en service sur le tronçon Realp–Furka. Il le sera sur toute la ligne dans un délai de six ans après le début des travaux.

⁴ Si l'un de ces délais n'est pas respecté et s'il n'est pas prolongé, la présente concession s'éteint.

Art. 7 Protection de l'environnement

La concessionnaire est tenue de prendre les mesures de protection de l'air et de lutte contre le bruit qui permettent de respecter les limites d'émission fixées dans la législation sur la protection de l'environnement.

Art. 8 Plans

¹ Les véhicules et les installations servant à l'exploitation ne peuvent être construits ou modifiés que d'après des plans approuvés par l'autorité de surveillance.

² Si la sécurité de l'exploitation ou la défense nationale le requièrent, l'autorité de surveillance peut exiger la modification d'installations ou de véhicules existants.

Art. 9 Direction et exploitation

¹ La concessionnaire est tenue de désigner un chef technique à titre principal.

² Seul du personnel expérimenté et fiable peut être employé pour l'exploitation.

Art. 10 Horaire

¹ Le tronçon de montagne de la Furka est exploité pendant l'été.

² Les horaires seront établis d'après les dispositions en vigueur et devront être présentés à l'autorité de surveillance avant leur entrée en vigueur.

Art. 11 Obligation de transporter

La concessionnaire assure le transport des personnes dans les limites des prescriptions légales.

Art. 12 Tarifs

Les tarifs, qui contiendront toutes les conditions et tous les prix du transport, doivent être présentés pour information à l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur; il en va de même pour toute modification ultérieure.

Art. 13 Assurance responsabilité civile

¹ La concessionnaire conclura auprès d'une société d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse ou d'une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance en matière d'assurance, une assurance couvrant sa responsabilité civile, telle qu'elle découle de la législation fédérale sur la responsabilité civile des chemins de fer.

² Les contrats passés à cet effet, de même que tous les avenants, seront soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance.

Art. 14 Prévoyance professionnelle

¹ Dans la mesure où la concessionnaire emploie des salariés qui doivent obligatoirement être assurés en vertu de la loi fédérale du 25 juin 1982¹⁾ sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (LPP), elle est tenue d'établir une institution de prévoyance à inscrire au registre de la prévoyance professionnelle ou de s'affilier à une telle institution déjà enregistrée.

² Les statuts ou règlements, les comptes annuels et les bilans techniques de l'institution de prévoyance doivent être approuvés par l'autorité de surveillance.

³ La concessionnaire veille à ce que son personnel permanent soit assuré contre les conséquences financières de la maladie auprès d'une caisse-maladie reconnue par la Confédération.

Art. 15 Contrôles

La concessionnaire accordera en tout temps aux fonctionnaires appartenant à l'autorité de surveillance et chargés d'une mission officielle la gratuité du transport et le libre accès aux installations et aux véhicules. Elle mettra gratuitement à la disposition des organes de contrôle le personnel, le matériel et les plans nécessaires, et elle leur donnera tous renseignements utiles.

Art. 16 Rachat

Les cantons d'Uri et du Valais sont habilités à racheter la ligne en vertu du chapitre X de la loi fédérale sur les chemins de fer.

¹⁾ RS 831.40

Art. 17 Dispositions finales

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

² Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

33133

Message concernant l'octroi d'une concession pour la ligne de montagne du chemin de fer à vapeur de la Furka, Oberwald VS du 23 août 1989

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	89.063
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.10.1989
Date	
Data	
Seite	787-800
Page	
Pagina	
Ref. No	10 105 926

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.