

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant l'octroi d'une nouvelle concession pour le chemin
de fer du Dolder

(Du 28 octobre 1970)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, le projet d'un arrêté octroyant une nouvelle concession pour le chemin de fer du Dolder.

I. Introduction

La Société anonyme du chemin de fer du Dolder entend remplacer son funiculaire électrique, construit en 1895 et allant du Römerhof, Zurich-Hottingen, à Waldhaus Dolder, par un chemin de fer électrique à crémaillère prolongé jusqu'au Grand Hôtel Dolder. Conformément à une décision de son conseil législatif, la Ville de Zurich prendra à sa charge la moitié de la dépense, qui est estimée à 4 millions de francs. Le versement de subventions fédérales n'entrera pas en ligne de compte à l'avenir, pas plus que par le passé.

La concession pour le funiculaire actuel vient à échéance le 25 janvier 1972. Le financement de la construction du nouveau chemin de fer à crémaillère étant assuré, la compagnie a demandé une concession d'une durée de 50 ans pour sa construction et son exploitation. L'examen de cette requête et la consultation n'ont révélé aucune opposition et démontré que les conditions légales de l'octroi de la concession sont remplies.

II. Aperçu historique

A la demande de MM. Fierz-Landis, E. Stauder et H. Hürlimann, à Zurich, qui agissaient pour le compte d'une société par actions à constituer, l'Assemblée fédérale octroyait, le 26 janvier 1892, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer funiculaire du Römerhof, à Hottingen, au Dolder sur le Zurichberg (Recueil des pièces officielles relatives

aux chemins de fer suisses [RCR] 12 7). La concession était accordée pour la durée de 80 ans à compter de l'adoption de l'arrêté fédéral; elle vient à terme le 25 janvier 1972.

La Société anonyme du chemin de fer du Dolder, qui existe encore actuellement, a été fondée le 28 février 1892. A l'origine, le capital social était de 300 000 francs; il a été porté progressivement à 250 000 francs. Le but de la compagnie était d'aménager la région du Dolder, où elle avait acheté de vastes terrains, et le funiculaire partant de la Römerhofplatz constitue le moyen d'accès à ce quartier et aux rues et chemins dont elle est la propriétaire.

En 1895, les entreprises de la Compagnie étaient le funiculaire et le Restaurant Waldhaus Dolder. Elle y ajouta le Grand Hôtel Dolder en 1899, l'Hôtel Waldhaus Dolder en 1906, la patinoire artificielle du Dolder en 1930 et la piscine contiguë en 1934. De 1899 à 1930, elle exploita en outre un tramway électrique entre l'Hôtel Waldhaus et celui du Kurhaus Dolder, conformément à la concession fédérale du 29 octobre 1898 (RCF 15 247). En 1930, alors qu'il aurait fallu renouveler certaines parties des installations du tramway, la compagnie se décida à le remplacer par un service régulier d'autobus entre l'Hôtel Waldhaus, le Grand Hôtel Dolder et la place de sports du Dolder. La concession pour le tramway électrique a été retirée par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1930 (RCF 46 88).

La construction du funiculaire dura presque une année. L'exploitation régulière débuta le 13 juillet 1895. Les frais de construction s'élevèrent à quelque 350 000 francs.

Le trafic évolua de manière satisfaisante. Jusqu'en 1960, le funiculaire transporta de 200 000 à 400 000 personnes par an. Depuis lors, la moyenne annuelle est de 500 000 usagers. Le nombre total des personnes transportées est d'environ 27 millions de personnes depuis le début jusqu'à la fin de 1969. Actuellement, les usagers sont principalement les visiteurs et clients des places de sports, des hôtels, des cliniques et foyers de vieillards du Dolder, de nombreux promeneurs, les élèves de l'école française de la Bergstrasse et beaucoup d'habitants des quartiers desservis. Vu le peu de distance, les tarifs sont modiques; le prix du billet aller et retour est par exemple d'un franc.

Le produit annuel de l'exploitation s'est élevé à quelque 40 000 francs jusqu'à la première guerre mondiale; il a passé à 100 000 en 1955 et atteint 150 000 francs en 1968. Le trafic des marchandises est insignifiant et a rarement rapporté plus de 1000 francs par an. Malgré la modicité des recettes, le compte d'exploitation s'est presque toujours soldé par un petit excédent des produits.

Les installations du funiculaire, qui ne sont grevées d'aucune dette, sont complètement amorties depuis 1961. Les frais courants de rénovation ne sont pas portés à l'actif du bilan. Parmi les affaires de la Société anonyme du chemin de fer du Dolder, dont la principale est actuellement le Grand Hôtel Dolder, le funiculaire est devenu une entreprise accessoire, dont le chiffre d'affaires ne représente plus qu'environ 1,3 pour cent de celui de la compagnie.

III. Le funiculaire et son état technique

La longueur de la ligne exploitée du funiculaire est de 805 mètres et l'écartement de 1 mètre; la déclivité varie de 125 à 175 pour mille. La dénivellation entre les stations inférieure et supérieure est de 100 m. Les deux voitures, de 36 places assises et 32 places debout chacune, circulent simultanément en sens inverse. Le trajet dure 4 minutes. Depuis 1908, ce sont les Forces motrices de la Ville de Zurich qui fournissent l'énergie électrique pour le moteur de traction de 50 PS à courant triphasé (500 V). Le personnel – actuellement 10 personnes – est au bénéfice d'une assurance de la Société anonyme d'assurance-vie «Vita».

En 1968, la Société anonyme du chemin de fer du Dolder a chargé M. E. Fischer, ingénieur, ancien directeur du funiculaire Davos-Parsonn, d'expertiser l'état technique de ses installations ferroviaires en particulier et les conditions générales de trafic. L'expert conclut que l'état technique du funiculaire est assez bon pour maintenir l'exploitation pendant quelques années encore, à condition qu'on continue à l'entretenir soigneusement. Cependant, il estime indispensable de moderniser les installations des stations, les voitures et la commande.

Effectivement, les voitures, le moteur, l'infrastructure et la superstructure sont désuets et ne répondent plus aux exigences actuelles de confort, de vitesse, de sécurité et d'exploitation rationnelle. Il convient donc d'approuver la décision de la compagnie et de la Ville de Zurich de remplacer le funiculaire par un chemin de fer à crémaillère prolongé, au-delà du terminus actuel Waldhaus Dolder, jusqu'au Grand Hôtel Dolder.

IV. Le projet de construction d'un chemin de fer à crémaillère

Le 26 juin 1969, alors que le financement du nouveau chemin de fer n'était pas encore assuré, la Société anonyme du chemin de fer du Dolder demandait l'octroi d'une nouvelle concession pour le funiculaire. Dans sa demande, elle mentionnait cependant son projet de construction d'un chemin de fer à crémaillère et le prolongement de la ligne jusqu'au-dessus du Grand Hôtel Dolder; elle y avait joint un duplicata de sa requête au Conseil municipal de Zurich en vue de la participation de la ville au coût des travaux de construction et de rénovation technique du chemin de fer. Dans cette requête, elle relevait qu'un service d'automobiles entre l'hôtel et le Römerhof suffirait quant à elle, mais que le chemin de fer était surtout d'intérêt public, raison pour laquelle il devait être maintenu et prolongé jusqu'au-dessus du Grand Hôtel Dolder. Elle ajoutait que ces raisons justifiaient une contribution des pouvoirs publics aux frais de construction du nouveau chemin de fer, estimés à 4 millions de francs. Pour la construction et l'exploitation de celui-ci, elle proposait simultanément de fonder une compagnie autonome, soit la Société anonyme d'exploitation du chemin de fer du Dolder.

La Ville de Zurich reconnut la pertinence de ces arguments. Se fondant sur les propositions du Conseil municipal du 26 février 1970, le Conseil législatif décida, lors de sa séance du 27 mai 1970, de:

1. Participer par une somme de 500 000 francs au capital de la future Société anonyme d'exploitation du chemin de fer du Dolder;
2. De lui accorder une subvention de 500 000 francs sous forme de prêt sans intérêt et à fonds perdu;
3. De lui accorder un prêt de 1 000 000 de francs, remboursable en 50 ans et portant intérêt, dans la mesure où les résultats d'exploitation le permettent, au taux des hypothèques en premier rang de la Banque cantonale zurichoise pour les constructions industrielles.

Dans sa requête à la Ville de Zurich, la Société anonyme du chemin de fer du Dolder s'était déjà engagée à contribuer à parts égales avec la ville aux frais de construction du nouveau chemin de fer; elle avait justifié de réserves correspondantes dans son bilan. Le financement du chemin de fer, prolongé jusqu'au Grand Hôtel Dolder, est donc assuré.

En se référant à sa requête du 26 juin 1969, la compagnie demanda, le 13 juillet 1970, au Département des transports et communications et de l'énergie qu'on lui accorde le plus tôt possible une concession de 50 ans pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer électrique à crémaillère entre le Römerhof à Hottingen et le Grand Hôtel Dolder.

Se fondant sur les offres de la Fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthur, de la Fabrique de machines d'Oerlikon et de la Maison Kummner & Matter S. A., Zurich, ainsi que sur une expertise de M. Fischer, ingénieur, la requérante donne la description suivante du nouveau chemin de fer:

a. Données techniques

Ecartement	1,00 m (inchangé)
Longueur en pente	1260 m
Dénivellation	env. 160 m
Déclivité	0-200 pour mille, éventuellement jusqu'à 240 pour mille
Voitures et capacité	2 automotrices à 100 places (24 places assises et 76 places debout), desservies par un seul agent
Vitesse	à la montée 3,6-6,6 m/sec. (13-23,8 km/h) à la descente: 3,8-6,6 m/sec. (13,7-32,8 km/h)
Durée du parcours	montée 5 min., descente 6 min. (sans arrêt intermédiaire, 1 min. de moins)
Nombre de courses	6 par heure (sans arrêt intermédiaire: 10)

Capacité horaire de transport dans une direction	600-1000 personnes
Voie	rails Vignole et crémaillère analogue à celle du type Strub, sur traverses en bois posées sur une nouvelle couche de ballast
Automotrices	équipées de moteurs à courant continu de 600 V, puissance horaire: 203 CV à 3,6 m/sec.
Amenée du courant	par rail conducteur de 600 V, fixé hors de la voie et protégé contre les contacts
Point d'évitement	au milieu du parcours (par souci d'économie et pour augmenter la sécurité, le point ne comporte aucune aiguille mobile, les automotrices étant guidées par des roues unilatérales à double boudin).

b. Constructions

La station inférieure du Römerhof doit être adaptée à la plus grande capacité du nouveau chemin de fer par l'aménagement de voies d'accès séparées pour les usagers qui entrent dans les voitures et ceux qui en sortent. En outre, il faut l'agrandir de manière à permettre le stationnement des deux automotrices.

L'arrêt de la Titlisstrasse doit être adapté à la longueur des automotrices. Pour la disposition de l'arrêt de Waldhaus, où sera logée la station de redresseur de courant, il faudra tenir compte du nouveau bâtiment de l'Hôtel Waldhaus Dolder.

La nouvelle station supérieure sera située au-dessus du Grand Hôtel Dolder et comprendra un atelier et des W. C. publics. Par suite de la configuration du terrain, les quais seront à 3 m au-dessus du sol à l'extrémité de la voie. Le raccordement au réseau des Forces motrices de la Ville de Zurich, dont la tension sera portée à 11 kV, devra être refait.

Le nouveau point d'évitement est prévu entre l'arrêt de la Titlisstrasse et le pont sur l'Aurorastrasse. Du Römerhof au pont de la Pilatusstrasse, le tracé reste inchangé. De là, on l'élèvera de manière à faire passer la voie sur un pont en acier d'une hauteur minimum de 4 m au-dessus du niveau de la Kurhausstrasse.

c. Devis des frais

Selon les calculs estimatifs de février 1969, les frais de construction s'élèveront à 4 millions de francs. Les principaux postes du devis sont les deux automotrices (684 400 fr.), les installations électriques (357 000 fr.), le redresseur (83 000 fr.), le rail conducteur (170 823 fr.), l'infrastructure et la superstructure (1 276 860 fr.), les bâtiments, la modification du tracé de la Untere Waldstrasse, le reboisement d'un terrain, le moyen de transport de remplacement pendant les travaux et d'autres frais (1 200 000 fr.).

Tous les terrains nécessaires appartiennent soit à la Ville de Zurich (10%), soit à la Société anonyme du chemin de fer du Dolder (90%), de sorte qu'ils n'exigeront aucune dépense. Les deux propriétaires fonciers céderont le droit de superficie à la Société anonyme d'exploitation du chemin de fer du Dolder pour la durée de 50 ans. Le contrat contiendra une disposition selon laquelle la Ville de Zurich, en qualité d'ayant cause de la nouvelle compagnie, pourra être subrogée à celle-ci.

d. Estimation des résultats d'exploitation

Se fondant sur les estimations de M. Fischer, ingénieur, la Société anonyme du chemin de fer du Dolder prévoit des produits totaux de 293 000 francs et des charges totales (sans les amortissements) de 209 500 francs (dont 133 000 fr. pour le personnel seulement). De l'excédent probable des recettes, 79 650 francs seront affectés aux amortissements, de sorte qu'il ne restera plus que 3850 francs pour le service des intérêts du capital de 4 millions de francs.

Lorsque la concession aura été accordée, il incombera encore à l'autorité de surveillance d'examiner le projet dans la procédure d'approbation des plans.

V. Examen de la requête et préavis

Dans son préavis du 18 mars 1970, la Direction de l'économie publique du canton de Zurich déclare qu'elle n'a aucune objection à faire contre la nouvelle concession. En outre, elle communique que, contrairement à la Ville de Zurich, le canton renonce à son droit de rachat. Enfin, elle constate que le Conseil municipal de Zurich tient au prolongement du chemin de fer jusqu'au-dessus du Grand Hôtel Dolder et proposera au Conseil législatif (Gemeinderat) de contribuer à parts égales avec la compagnie du chemin de fer au coût des travaux de construction. Comme nous l'avons déjà mentionné, le Conseil législatif a pris une décision à cet effet le 29 mai 1970. Il est donc compréhensible que le Conseil municipal tienne à ce que la concession confirme son droit de rachat. Nous avons tenu compte de son désir dans le projet d'arrêté. L'Etat-major du Groupement de l'état-major général du Département militaire fédéral n'a aucune objection à formuler ou condition spéciale à poser. La Direction générale de l'Entreprise des postes, télégraphes et téléphones approuve également le projet et communique que sa Division des lignes examinera, le moment venu, les problèmes techniques posés par le changement du moyen de traction et le prolongement du chemin de fer en ce qui concerne les lignes aériennes et souterraines avoisinantes. La Direction des services de transports publics de la Ville de Zurich estime que le remplacement du chemin de fer par un service d'autobus ne serait pas judicieux; elle n'a donc rien à objecter contre l'octroi d'une nouvelle concession.

Aux termes de l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi sur les chemins de fer (RO 1958 342), la concession peut être accordée lorsque les intérêts de la défense

nationale ne s'y opposent pas ou que le trafic ne peut être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport.

Comme il ressort de ce qui précède, les intérêts de la défense nationale ne s'opposent pas à l'octroi de la concession. Le remplacement du chemin de fer par un service d'autobus a été examiné. Cependant, le Conseil municipal de Zurich rejette cette solution parce que des autobus ne suffiraient pas à assurer le trafic. Le Conseil législatif partage l'avis du Conseil municipal et a décidé de participer à l'aménagement du nouveau chemin de fer. Celui-ci, pas plus que l'ancien, ne pourra être mis au bénéfice de prestations financières fédérales.

Nous en concluons que les conditions requises par l'octroi d'une concession au sens de l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi sur les chemins de fer sont remplies.

VI. Le projet de concession

La teneur de la concession correspond à celle des arrêtés fédéraux que vous avez adoptés depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

A l'article 2 du projet, nous avons prévu la durée normale de concession pour les chemins de fer, soit 50 ans.

L'obligation de transporter (article 8 du projet) se trouve déjà dans la concession venant à échéance.

Le droit de rachat de la Ville de Zurich, prévu à l'article 13 du projet, est conforme à la demande du Conseil municipal. Comme nous l'avons dit, le canton de Zurich a expressément renoncé à son droit de rachat.

Le canton a approuvé le texte ci-joint du projet de concession.

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.

VII. Proposition

Vu les considérations précédentes, nous vous recommandons d'adopter le projet ci-joint d'arrêté fédéral concernant l'octroi d'une nouvelle concession pour le chemin de fer du Dolder.

Nous vous prions, Monsieur le Président et Messieurs, d'agréer, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 28 octobre 1970

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

Le chancelier de la Confédération,
Huber

(Projet)

**Arrêté fédéral
octroyant une nouvelle concession
au chemin de fer du Dolder**

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 les requêtes présentées les 26 juin 1969 et 13 juillet 1970 par la Société anonyme du chemin de fer du Dolder;

vu le message du Conseil fédéral du 28 octobre 1970²⁾,

arrête:

I

Une nouvelle concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à crémaillère est accordée à la Société anonyme d'exploitation du chemin de fer du Dolder.

Article premier

Législation

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.

Art. 2

Durée

La concession est accordée pour la durée de 50 ans, soit du 26 janvier 1972 au 25 janvier 2022.

Art. 3

Siège

Le siège de l'entreprise est à Zurich.

¹⁾ RO 1958 341

²⁾ FF 1970 1352

Art. 4

Ligne

La concession est valable pour le parcours de Zurich Römerhof au Grand Hôtel Dolder.

Art. 5

Lutte contre le bruit

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

Art. 6

Plans

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'exige, cette autorité peut prescrire la modification des installations et des véhicules, même après leur achèvement.

Art. 7

Horaire

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.

Art. 8

Obligation de transporter

L'entreprise transportera les voyageurs et leurs bagages, ainsi que les marchandises, ces dernières toutefois seulement dans la mesure où le matériel roulant s'y prête. Elle n'est pas tenue de transporter des animaux.

Art. 9

Tarifs

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

Art. 10

Assurance-responsabilité civile

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 sur-

veillance 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.

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

Art. 11

Institutions en faveur du personnel

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

Art. 12

Contrôle

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 leur inspection, 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.

Art. 13

Rachat

La ville de Zurich a 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 pour le chemin de fer du Dolder (Du 28 octobre 1970)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10725
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1970
Date	
Data	
Seite	1352-1361
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 668

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.