

# Feuille Fédérale

Berne, le 1<sup>er</sup> mai 1970      122<sup>e</sup> année      Volume I

N° 17

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 40 francs par an; 23 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

10560

**Message**  
**du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale**  
**concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer**  
**Emmental-Berthoud-Thoune et aux chemins de fer réunis**  
**de Huttwil**

(Du 1<sup>er</sup> avril 1970)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, des projets d'arrêtés concernant l'octroi de nouvelles concessions au chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune et aux chemins de fer réunis de Huttwil.

## I. Introduction

Dans la période du 9 avril 1971 au 14 octobre 1977, sept concessions délivrées à l'époque pour les différentes lignes des deux compagnies de chemin de fer précitées viennent à échéance. Chacune de ces compagnies a demandé une nouvelle concession uniforme pour le réseau de lignes à voie normale exploité par elle. La procédure de consultation et d'examen ouverte à propos des demandes de concessions n'a fait apparaître aucune conclusion négative. D'après nos constatations, les conditions légales mises à l'octroi de nouvelles concessions pour une durée de cinquante ans sont remplies. Les conséquences financières de l'octroi des concessions se fondent sur les dispositions des chapitres VI et VII de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RO 1958 341). Les deux compagnies requérantes exploitent des chemins de fer secondaires du trafic général et forment une étroite communauté d'exploitation, de sorte qu'il est indiqué de joindre les projets qui les concernent.

## II. Aperçu historique

### 1. *Chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune*

Le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune (EBT) est issu de la fusion, opérée le 19 décembre 1942, entre les compagnies du chemin de fer de l'Emmental et du chemin de fer Berthoud-Thoune.

### a. *Chemin de fer de l'Emmental*

La ligne Soleure–Utzenstorf–Berthoud, tracée primitivement entre Soleure et Biberist par Derendingen (Recueil des chemins de fer, ancienne série [RCF a. s.] 8 142; Recueil des chemins de fer, nouvelle série [RCF n. s.] 8 20), représente la ligne de base du chemin de fer de l'Emmental (EB). Les concessions y relatives ont été accordées les 2 juin et 14 septembre 1871 par le Grand Conseil du canton de Berne et par le Conseil cantonal de Soleure à des particuliers à partir du 1<sup>er</sup> mai 1872 et pour une durée de 99 ans (RCF a. s. 7 576 et 588). L'Assemblée fédérale avait ratifié ces concessions par arrêté du 1<sup>er</sup> février (RCF a. s. 7 585) et du 27 février 1872 (RCF a. s. 7 597). Le 4 août 1872, la Compagnie du chemin de fer de l'Emmental était créée et le 26 mai 1875, la ligne de base était mise en exploitation. Dans l'intervalle, la compagnie avait acquis la concession accordée le 19 décembre 1872 (RCF a. s. 8 238) par le Grand Conseil de Berne pour les tronçons Utzenstorf–Schönbühl et Berthoud–Langnau i. E. et ratifiée par arrêté fédéral du 14 mars 1873 (RCF a. s. 8 247). Cette concession a également été octroyée pour une durée de 99 ans à partir du 1<sup>er</sup> mai 1872. A plusieurs reprises, il fallut prolonger les délais fixés par les concessions. La compagnie renonça en 1875 en faveur du chemin de fer central suisse à construire la ligne Utzenstorf–Schönbühl (RCF 3 191) mais construisit en revanche la ligne Berthoud–Langnau i. E. qui fut livrée à l'exploitation le 12 mai 1881. Ainsi s'établit la liaison de bout en bout entre Soleure et Langnau i. E. par un chemin de fer à voie normale et unique. La compagnie disposait à l'époque de 5 locomotives à vapeur, de 12 voitures et de 62 wagons à marchandises.

### b. *Chemin de fer Berthoud–Thoune*

Sur la base de concessions accordées à cet effet, on tenta d'abord à plusieurs reprises, depuis 1873, mais sans succès, de réaliser de bout en bout ou par sections, le projet d'un chemin de fer à voie normale et unique entre Berthoud et Thoune, éventuellement Kiesen, avec raccordement technique au chemin de fer de l'Emmental. Ce n'est que lorsque différents groupes d'intéressés se réunirent pour fonder, le 16 novembre 1896, une société par actions, que se trouvèrent créées les bases pour la réalisation de ce projet. Vu la concession accordée le 23 décembre 1896 par l'Assemblée fédérale (RCF 14 298) pour une durée de 80 ans comptés à partir du 17 avril 1891, la compagnie du chemin de fer Berthoud–Thoune (BTB) construisit la ligne Thoune–Konolfingen–Emmental, avec raccordement technique au chemin de fer de l'Emmental à Hasle-Rüegsau. Cette construction s'exécuta à l'époque des premiers succès de la traction électrique en Europe et en Amérique du Nord. Autorisée par la concession à adopter la traction électrique, la compagnie osa, sur la base de propositions faites par la maison Brown Boveri, à Baden, être le premier chemin de fer à voie normale d'Europe à introduire la traction par courant alternatif. Le système adopté, à courant triphasé (750 volts, 40 périodes), présentait l'inconvénient que la ligne de contact aussi bien que les pantographes devaient

être bipolaires. Le chemin de fer Berthoud-Thoune disposait, le 21 juillet 1899, à la mise en exploitation de ses lignes, de deux locomotives à deux essieux, de 6 automotrices et de 10 voitures, comprenant en partie des compartiments à bagages et à colis postaux. La locomotive n° 2 est devenue objet d'exposition au Musée des transports de Lucerne.

### *c. Communauté d'exploitation*

Dès le début de l'exploitation, la Compagnie du chemin de fer Berthoud-Thoune renonça à avoir sa propre administration et confia l'exploitation et l'entretien de ses lignes à la Compagnie du chemin de fer de l'Emmental par contrat des 28 janvier/17 février 1898 (RCF 15 A 25). L'Assemblée fédérale ratifia ce contrat le 29 octobre 1898 (RCF 15 235). Les rapports de communauté subsistèrent jusqu'en décembre 1942. Pendant ce laps de temps, les deux chemins de fer se développèrent et se renouvelèrent notablement, bien qu'ils n'aient pas été à l'abri des revers, en particulier pendant la crise économique des années «trente». Poussés par la pénurie de combustible, les organes du chemin de fer électrifièrent le tronçon Hasle-Rüegsau-Langnau i. E. de la ligne de l'Emmental dans les années 1918/19 par le système de courant triphasé du chemin de fer Berthoud-Thoune. Les bonnes expériences faites après l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon en 1913 avec le système de courant alternatif monophasé, incitèrent les deux compagnies à envisager l'introduction de ce système de courant sensiblement plus avantageux. Le changement devint une nécessité absolue pour des raisons techniques relatives à la ligne aérienne, lorsque les Chemins de fer fédéraux décidèrent d'électrifier, par le système de courant alternatif monophasé (15 000 volts, 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> périodes) utilisé sur leur réseau, la ligne Berne-Langnau-Lucerne. Dans la gare commune de Konolfingen et sur le tronçon commun Obermatt-Langnau i. E. des Chemins de fer fédéraux, les deux systèmes de courant mentionnés n'auraient pu coexister. Le changement de système entraîna l'électrification du tronçon du chemin de fer de l'Emmental, encore exploité à la vapeur, entre Soleure et Berthoud. Dès l'automne 1932, le chemin de fer de l'Emmental et, dès le printemps 1933, celui de Berthoud-Thoune étaient exploités de bout en bout avec le nouveau système de courant. Cette mesure permit d'améliorer l'horaire et de rouler à des vitesses plus élevées. Les fonds nécessaires au changement du mode de traction, d'un montant total de 8 417 500 francs, avaient été fournis, dans la mesure où ils n'avaient pu être couverts par voie d'emprunt, par les cantons et communes intéressés, ainsi que par des particuliers, sans l'aide de la Confédération.

### *d. Fusion*

Les frais du renouvellement technique, devenu nécessaire dans les années «trente» pour les deux chemins de fer, dépassaient leurs possibilités financières. Aussi les compagnies furent-elles obligées de solliciter l'aide fédérale en vertu

de la loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation (RS 7 248). Cette aide fut accordée pour un montant de 4 millions de francs, à la condition que les deux compagnies fusionneraient. Les actionnaires se rallièrent au principe de cette fusion, de sorte que, le 19 septembre 1942, le chemin de fer Emmthal-Berthoud-Thoune se constitua comme société par actions avec siège social à Berthoud. Par arrêté fédéral du 19 janvier 1943 (RCF 59 8), l'Assemblée fédérale transféra sans modification à la nouvelle compagnie les quatre concessions en vigueur des entreprises réunies par fusion. L'une des concessions est valable jusqu'au 16 avril 1971; les autres arrivent à échéance le 30 avril 1971.

## 2. Chemins de fer réunis de Huttwil

Le 21 décembre 1944, le chemin de fer Langenthal-Huttwil, celui de Huttwil-Wolhusen et celui de Ramsei-Sumiswald-Huttwil se sont réunis pour former une seule société anonyme sous le nom de Chemins de fer réunis de Huttwil (VHB). En 1927 déjà, les chemins de fer Langenthal-Huttwil et Huttwil-Eriswil avaient fusionné.

### a. Chemin de fer Langenthal-Huttwil

Le projet primitif d'un comité d'initiative, établi sur la base d'une concession acquise le 20 décembre 1882 (RCF 7 102), de construire entre Langenthal et Huttwil un tramways à voie étroite a été abandonné assez rapidement en faveur de la construction d'un chemin de fer à voie normale. Le raccordement technique à Langenthal d'un chemin de fer à voie normale à la ligne Zurich-Berne du chemin de fer Central suisse et du Nord-Est promettait des avantages substantiels. De plus, on envisagea la possibilité de raccorder à Wolhusen le chemin de fer Langenthal-Huttwil (LHB), prolongé jusqu'à ce point, à la ligne Berne-Langnau-Lucerne. Le 12 décembre 1884, le projet de chemin de fer à voie normale était mis, par l'Assemblée fédérale, au bénéfice d'une concession pour une durée de 80 ans (RCT 8 90) et le 1<sup>er</sup> novembre 1889 réalisé par la mise en exploitation de la ligne. La liaison Langenthal-Huttwil représente la ligne de base du réseau actuel des chemins de fer réunis de Huttwil. L'exploitation commença avec 2 locomotives à vapeur et 15 voitures et wagons au total.

### b. Chemin de fer Huttwil-Wolhusen

Des habitants de Willisau acquirent le 10 avril 1891 (RCT 11 303) une concession fédérale d'une durée de 80 ans pour la construction et l'exploitation d'une ligne à voie normale entre Wolhusen et Huttwil par Willisau. Le chemin de fer Huttwil-Wolhusen (HWB) a été ouvert à l'exploitation le 9 mai 1895. Son matériel roulant se composait de 2 locomotives à vapeur, de 5 voitures et de 46 wagons à marchandises et fourgons.

### c. *Chemin de fer Ramsey-Sumiswald-Huttwil*

La ligne Ramsey-Sumiswald-Huttwil était primitivement une partie d'un projet de chemin de fer Berne-Worb-Sumiswald-Huttwil, dont la réalisation échoua pour des raisons financières. La construction de la ligne Ramsey-Sumiswald-Huttwil (RSHB) a été encouragée par un comité d'initiative Sumiswald-Grünen, à qui l'Assemblée fédérale avait accordé une concession à cet effet, le 15 octobre 1897, pour une durée de 80 ans (RCF 14 515). La concession prévoyait un chemin de fer à voie normale unique exploité à la vapeur ou à l'électricité, ainsi que la construction par étapes de la ligne qui comprend aussi le tronçon Sumiswald-Wasen i. E. Les promoteurs durent demander à plusieurs reprises des prolongations des délais prévus par la concession. La ligne a été ouverte à l'exploitation à vapeur le 1<sup>er</sup> juin 1908; cette exploitation était alors assurée par 3 locomotives, 3 voitures et 25 wagons à marchandises.

### d. *Chemin de fer (Langenthal-)Huttwil-Eriswil*

Par la concession obtenue le 5 octobre 1911 pour une durée de 80 ans (RCF 27 181), le Conseil communal d'Eriswil visait le raccordement de cette localité au réseau ferré décrit plus haut. Ce projet a été réalisé le 1<sup>er</sup> septembre 1915 par l'ouverture à l'exploitation d'une ligne à voie normale unique entre Huttwil et Eriswil. Aux termes d'un contrat des 24 juin/29 août 1915 (RCF 31 A 28), l'exploitation incombait au chemin de fer Langenthal-Huttwil, avec lequel le chemin de fer Huttwil-Eriswil (HEB) fusionna le 1<sup>er</sup> janvier 1927. Sur proposition de l'entreprise réunie, l'Assemblée fédérale lui délivra, le 29 septembre 1928 (RCF 44 274), une concession unique en vigueur jusqu'au 31 décembre 1972 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale unique, abrogeant du même coup les anciennes concessions. L'article 12 de la concession dispose que le Conseil fédéral pourra, après avoir pris l'avis du gouvernement du canton de Berne, autoriser la compagnie «à supprimer complètement l'exploitation du chemin de fer de Huttwil à Eriswil et, éventuellement, à supprimer les installations servant à cette exploitation, en tant qu'un service d'automobiles offrant les mêmes avantages, aussi bien pour le transport des voyageurs que des marchandises, sera introduit».

### e. *Communauté d'exploitation*

Les chemins de fer qui forment l'actuel réseau des chemins de fer réunis de Huttwil ont confié dès le début l'exploitation et l'entretien de leurs lignes à la compagnie Langenthal-Huttwil (RCF 13 A 11, 23 A 47, 31 A 28). L'Assemblée fédérale avait ratifié les contrats d'exploitation y relatifs (RCF 13 241, 23 406, 31 151). La communauté d'exploitation subsista jusqu'en décembre 1944. Les chemins de fer qui y participaient se développèrent bien. Contrairement aux autres lignes, celle de base ne fut pas malmenée par la crise des années «trente». Sur toutes les lignes, la seconde guerre mondiale entraîna un accroissement de trafic, dû notamment aux transports militaires de voyageurs et de marchandises.

Par contrat de septembre 1943, le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune se chargea, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1944, d'exploiter les lignes du groupe d'entreprises précité.

### *f. Fusion*

En 1939, les trois compagnies sollicitèrent, en vertu de la loi fédérale déjà citée sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation (RCF 60 53) ainsi que de celle du 2 octobre 1919 concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique (RS 7 243), une aide financière en vue du renouvellement technique urgent et de l'électrification de leurs lignes. La Confédération accorda donc une aide d'un montant de 4 millions de francs (RCF 60 48), à la condition que les compagnies requérantes fusionneraient et que la nouvelle société à créer formerait une communauté d'exploitation avec le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune. Les actionnaires souscrivirent à ces conditions. Le 21 décembre 1944, la Compagnie des chemins de fer réunis de Huttwil était créée, avec siège social à Huttwil. Par arrêté du 27 mars 1945 (RCF 61 16), l'Assemblée fédérale transféra, sans les modifier, à la nouvelle société les trois concessions en vigueur pour les entreprises réunies par fusion. Ces concessions arriveront respectivement à échéance les 9 avril 1971, 31 décembre 1972 et 14 octobre 1977. Depuis le 5 mai 1946, le réseau entier des chemins de fer réunis de Huttwil a passé à la traction électrique. Le système de courant correspond à celui des Chemins de fer fédéraux et du chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune.

## III. Importance et description des chemins de fer

### *1. Chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune*

La ligne Emmental-Berthoud-Thoune est une ligne secondaire au sens de l'article 2, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi en vigueur sur les chemins de fer. La longueur exploitée est de 76,1 km, alors que celle du réseau propre de la compagnie est de 71,2 km. La déclivité maximum atteint 25 pour mille, ce qui correspond presque aux rampes du Saint-Gothard et du Lötschberg. La plus grande partie du réseau exploité, soit 69,8 km, est située dans le canton de Berne, le reste soit 6,3 km, dans celui de Soleure. Le tracé passe par trois tunnels et par 59 ponts de plus de 2 mètres. Le matériel roulant comprend actuellement 10 locomotives électriques de ligne, 14 automotrices et 50 voitures. Les wagons à marchandises nécessaires sont empruntés aux Chemins de fer fédéraux par location. Toutes les lignes sont dans un état assurant la sécurité de l'exploitation.

Dans le triangle formé par Soleure, Langnau i. E. et Thoune, le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune relie différentes lignes principales des Chemins de fer fédéraux, situées sur le Plateau suisse, et établit avec le Berne-Lötschberg-Simplon et sa ligne coexploitée Soleure-Moutier une liaison nord-sud. Son importance pour l'économie nationale et la politique sociale de la région desservie ressort des prestations énoncées ci-après et de leur structure.

Année	Personnes transportées	Tonnes de marchandises transportées
1942 (fusion) .....	4 048 063	905 174
1952 .....	5 706 729	1 003 052
1962 .....	6 246 056	1 464 923
1964 .....	6 331 018	1 535 013
1966 .....	5 641 956	1 543 060
1967 .....	5 365 862	1 554 640
1968 .....	5 269 344	1 595 847

En 1968, la part des voyageurs isolés dans l'ensemble du trafic-voyageurs a été de 41,7 pour cent, celle des voyageurs en groupes de 2,5 pour cent et celle des abonnés de 55,8 pour cent. Le parcours moyen par voyageur était de 10,2 kilomètres. La même année, 0,1 pour cent des tonnes-kilomètres concernait le transport des bagages, 0,3 pour cent celui des envois postaux, 0,2 pour cent celui des animaux et 99,4 pour cent celui des marchandises proprement dites. En 1967, les transports par wagons complets représentaient 92 pour cent des transports de marchandises au sens large du terme. Sur une clientèle de base de 109 expéditeurs de marchandises, 50 ont leur propre embranchement particulier. Le trafic interne et direct représente environ les trois quarts et celui du transit un quart du tonnage total des marchandises transportées. Du fait de son importance pour la région qu'il dessert, le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune a été admis sur la liste des chemins de fer concessionnaires participant au trafic général (RT 1964 289); en cette qualité, il a droit à l'indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie générale au sens du chapitre VI de la loi sur les chemins de fer.

Les montants ci-après donnent un aperçu des résultats d'exploitation du chemin de fer:

Année	Produits totaux	Charges totales	Excédent des produits (+) Excédent des charges (—)
1942 (fusion).	5 230 685	4 277 836	+ 952 850
1952 .....	8 748 127	7 688 141	+ 1 059 986
1962 .....	13 189 728	12 293 101	+ 896 626
1964 .....	13 791 118	14 078 754	— 287 635
1966 .....	14 910 255	15 349 541	— 439 286
1967 .....	15 377 942	16 020 287	— 642 345
1968 .....	15 562 438	16 205 900	— 643 462

En 1968, les recettes du transport des voyageurs représentaient 32,1 pour cent et celles du trafic des marchandises 67,9 pour cent des recettes totales fournies par les transports. Le total des produits de la même année comprend un montant de 395 688 francs à titre d'indemnité globale de la Confédération pour les prestations en faveur de l'économie générale, au sens du chapitre VI de la loi sur les chemins de fer.

En vertu d'une première convention passée le 22 mai 1962 entre lui, la Confédération et les cantons intéressés de Berne et de Soleure, le chemin de fer

Emmental-Berthoud-Thoune a été mis au bénéfice d'un crédit de 4,5 millions de francs pour les améliorations techniques prévues à l'article 56 de la loi sur les chemins de fer; sur ce montant, 4 millions étaient accordés contre remise d'actions privilégiées et 500 000 francs à fonds perdu. Cette aide était principalement destinée à l'acquisition d'un matériel roulant neuf et au renforcement de certains ponts. En 1967, les parties intéressées se déclarèrent d'accord d'assumer également la charge des dépassements de frais de 309 000 francs dus au renchérissement. En rapport avec l'aide financière précitée, le capital-actions du chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune fut augmenté. Depuis lors, il n'a plus changé et se compose de la manière suivante:

	Actions privilégiées en francs	Actions ordinaires en francs	Capital-actions	
			en francs	En pour-cent
Confédération.....	4 000 000	—	4 000 000	30,3
Canton de Berne....	3 152 000	1 473 250	4 625 250	35,0
Communes bernoises.	1 248 500	957 250	2 205 750	16,7
Canton de Soleure...	264 500	—	264 500	2,0
Communes soleuroises	280 000	147 500	427 500	3,2
Particuliers.....	472 500	1 215 000	1 687 500	12,8
Total.....	9 417 500	3 793 000	13 210 500	100,0

Le grand retard dans les améliorations techniques obligea l'entreprise à soumettre, le 7 avril 1964, à la Confédération et aux cantons intéressés, un plan de renouvellement global prévoyant des dépenses de 56 millions de francs. Il ressort de l'ordre d'urgence établi qu'une partie du plan de renouvellement, dont le coût était d'environ 10 millions de francs, devait être réalisée immédiatement. Dans ce montant sont compris 3,6 millions de francs pour l'acquisition de deux locomotives électriques à potentiel élevé, du type CFF Re 4/4 II, avec rapport d'engrenage modifié, ainsi que 1,5 million pour l'acquisition de terrain en rapport avec la construction de la seconde voie sur le tronçon Oberburg-Hasle-Rüegsau. Une deuxième convention sur l'aide financière des pouvoirs publics a été signée à ce sujet le 27 février 1967. Le 17 février 1969, le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune sollicitait de l'autorité fédérale de surveillance une nouvelle aide pour aménager le tronçon surchargé entre Oberburg et Hasle-Rüegsau. Une troisième convention préparée entre la Confédération, les cantons et le chemin de fer prévoit qu'un montant total de 1,8 million de francs sera mis à la disposition de ce dernier, la nécessité de ce projet étant incontestée. Le 7 mars 1969 enfin, le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune présentait un troisième plan de modernisation portant sur 27 millions de francs. Ce plan prévoit, entre autres choses, l'acquisition, pour 15,4 millions de francs, de six compositions de trains-navette et de huit voitures de 2<sup>e</sup> classe, à quatre essieux. Il est projeté, en outre, de construire de nouveaux ateliers de dépôt pour remplacer ceux de Berthoud, qui ne répondent plus aux exigences actuelles, car tout le service des ateliers des chemins de fer du groupe Emmental-Berthoud-Thoune, des chemins de fer réunis de Huttwil et du chemin de fer Soleure-Moutier s'y trouve centralisé. Les fonds encore disponibles du troisième



crédit-cadre pour l'exécution du chapitre VII de la loi sur les chemins de fer n'étant plus suffisants pour une aide financière qui permette de réaliser ces projets, l'examen de la demande d'aide y relative doit être différé jusqu'à ce qu'un quatrième crédit soit mis éventuellement à disposition.

Vu l'article 58 de la loi sur les chemins de fer, la Confédération et les cantons intéressés ont accordé, jusqu'en 1967, au chemin de fer déficitaire depuis 1964 un montant total de 2,2 millions de francs pour maintenir l'exploitation. De plus, le canton de Berne s'est chargé de l'amortissement de l'emprunt par obligations contracté en 1943 pour un montant de 10 millions de francs.

## 2. Chemins de fer réunis de Huttwil

Les chemins de fer réunis de Huttwil sont des chemins de fer secondaires au sens de l'article 2, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi sur les chemins de fer. Le réseau qu'ils exploitent mesure 68 kilomètres, la longueur de leur propre réseau étant de 67,2 kilomètres. La plus grande déclivité est de 28 pour mille. La longueur exploitée dans le canton de Berne est de 48 kilomètres, celle dans le canton de Lucerne de 20 kilomètres. Le tracé passe par un tunnel et par 42 ponts de plus de deux mètres de longueur. Le matériel roulant comprend actuellement 8 automotrices et 14 voitures. Les wagons à marchandises sont fournis en location par les Chemins de fer fédéraux. L'entreprise se propose d'augmenter la sécurité d'exploitation en complétant ses installations de protection et en automatisant ses barrières de passages à niveau.

De Langenthal à Wolhusen, les chemins de fer réunis de Huttwil établissent une liaison transversale entre les lignes principales Berne-Olten-Zurich/Bâle et Berne-Langnau-Lucerne des Chemins de fer fédéraux. Ils desservent ainsi toute la région située au nord du Napf. Leur importance économique et sociale ressort des prestations de trafic ci-après et de la structure de celles-ci.

Année	Personnes transportées	Tonnes de marchandises transportées
1944 (fusion) .....	1 194 341	292 059
1952 .....	1 975 065	232 636
1962 .....	2 234 262	272 239
1964 .....	2 266 497	343 796
1966 .....	2 092 518	331 251
1967 .....	1 976 231	403 859
1968 .....	2 019 861	421 624

En 1968, la part des voyageurs isolés dans l'ensemble du trafic-voyageurs était de 40,9 pour cent, celle des voyageurs en groupes de 3,0 pour cent et celle des abonnés de 56,1 pour cent. Le parcours moyen par voyageur était de 9,9 kilomètres. La même année, 0,1 pour cent des tonnes-kilomètres concernait le transport de bagages, 0,5 pour cent celui des envois postaux, 0,1 pour cent celui

des animaux et 99,3 pour cent le trafic des marchandises proprement dit. Le trafic interne et direct représente 72,5 pour cent du volume total des marchandises transportées, celui de transit 27,5 pour cent. En ce qui concerne les marchandises, la compagnie peut compter sur une clientèle de base de 176 moyennes ou petites entreprises artisanales, coopératives agricoles ou expéditeurs militaires. 42 de ces clients de base disposent d'un embranchement particulier. Les chemins de fer réunis de Huttwil remplissent les conditions requises pour être reconnus comme entreprise du trafic général. A l'instar du chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune, ils ont donc droit à l'indemnité pour les prestations en faveur de l'économie générale.

Les résultats d'exploitation de la compagnie ressortent des montants suivants:

Année	Produits totaux d'exploitation	Charges totales d'exploitation	Excédent des produits (+) Excédent des charges (-)
1944 (fusion).	2 263 621	2 236 345	+ 27 276
1952 .....	3 078 228	3 018 746	+ 59 481
1962 .....	3 995 227	4 950 197	- 954 970
1964 .....	4 339 196	5 447 090	- 1 107 894
1966 .....	5 007 147	6 351 690	- 1 344 543
1967 .....	5 342 680	6 632 538	- 1 289 858
1968 .....	5 563 435	6 789 560	- 1 226 125

En 1968, 31,6 pour cent des produits de transport totaux provenaient des voyageurs et 68,4 pour cent des marchandises. Les produits totaux de la même année comprennent une indemnité globale de 221 261 francs versée par la Confédération pour les prestations du chemin de fer en faveur de l'économie générale, ainsi qu'un montant de 79 800 francs comme dédommagement pour le manque à gagner découlant du rapprochement tarifaire, selon l'arrêté fédéral du 5 juin 1959 concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux (RO 1959 830). Actuellement, seul le tronçon Langenthal-Huttwil n'est pas soumis à cet arrêté.

Vu l'article 56 de la loi sur les chemins de fer, une première convention a été conclue en 1962 entre la Confédération, les cantons de Berne et de Lucerne et les chemins de fer réunis de Huttwil. Aux termes de cette convention, un montant total de 7,5 millions de francs a été mis, contre remise d'actions privilégiées et à fonds perdu, à la disposition de l'entreprise. Ces fonds étaient principalement destinés à financer l'expédition du matériel roulant neuf et à couvrir la part incombant à la compagnie sur les frais de transformation de la gare des Chemins de fer fédéraux à Langenthal. En 1967, les parties contractantes signaient un avenant à la convention, aux termes duquel elles se déclaraient prêtes à assumer aussi la charge des dépassements de frais de 410 000 francs dus au renchérissement. Depuis ces opérations de secours, le capital-actions n'a plus changé et se compose comme il suit:

	Actions privilégiées en francs		Actions ordinaires en francs	Capital-actions	
	anciennes	nouvelles		en francs	en pour-cent
Confédération .	1 040 000	2 500 000	—	3 540 000	35,9
Canton de Berne	1 051 600	1 987 000	274 900	3 313 500	33,6
Communes ber- noises . . . . .	490 200	—	93 800	584 000	5,9
Canton de Lu- cerne . . . . .	517 600	513 000	200 000	1 230 600	12,4
Communes lu- cernoises . . . .	220 800	—	42 800	263 600	2,7
Particuliers . . . .	567 800	—	370 000	937 800	9,5
Total . . . . .	3 888 000	5 000 000	981 500	9 869 500	100,0

Déjà au moment où la première convention a été conclue, il est apparu comme certain que le grand retard technique accumulé rendrait nécessaire à brève échéance une aide financière complémentaire. Le 16 octobre 1967, les chemins de fer réunis de Huttwil soumettaient à l'autorité de surveillance un nouveau plan de renouvellement dont la réalisation exigeait 9 millions de francs. Or l'état de mise à contribution du troisième crédit-cadre pour l'exécution du chapitre VII de la loi sur les chemins de fer n'a permis que de financer l'aménagement considéré comme urgent de la station de Willisau; à cet effet, la Confédération et le canton de Lucerne ont accordé un crédit de 1,5 million de francs. Le financement des autres projets tels que l'acquisition de matériel roulant, l'agrandissement d'installations de gares, le renouvellement de la superstructure sur le tronçon Huttwil-Wolhusen, dépend de l'octroi par les chambres fédérales d'un quatrième crédit-cadre éventuel.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1958, c'est-à-dire depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer, jusqu'à l'année 1967 y comprise, les chemins de fer réunis de Huttwil ont reçu de la Confédération et des cantons intéressés des contributions de 8,8 millions de francs au total pour la couverture des déficits.

### 3. Communauté d'exploitation entre le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune et les chemins de fer réunis de Huttwil

Le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune et les chemins de fer réunis de Huttwil forment une communauté d'exploitation et sont placés sous une direction commune. Leurs rapports sont régis par le contrat d'exploitation des 20/23 décembre 1948, lequel a été ratifié le 29 juin 1949 par l'autorité fédérale compétente (RCT 1949 639).

Le contrat garantit le maintien des rapports d'exploitation antérieurs et répond à une condition à laquelle la Confédération avait subordonné l'aide mentionnée au chapitre II, chiffre 2, lettre f, en faveur des chemins de fer réunis de Huttwil. Sont notamment inclus dans les rapports de communauté le

service de l'exploitation et celui des ateliers. le secteur du personnel, celui de la comptabilité et celui des horaires. Il en découle une large liberté de mouvement dans l'engagement du personnel et du matériel roulant, ce qui a contribué à l'obtention d'importants succès en matière de rationalisation.

Les réseaux réunis des deux chemins de fer ont une longueur exploitée de 144 kilomètres; ils sont étroitement reliés par sept gares communes à celui des Chemins de fer fédéraux. A Thoune, il y a jonction technique avec le chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon et à Soleure avec celui de Soleure-Moutier. Les chemins de fer réunis dans la communauté d'exploitation précitée occupent, dans l'ensemble du réseau suisse à voie normale, une position appréciable. Leur longueur exploitée n'est dépassée, dans la catégorie des chemins de fer concessionnaires à voie normale, que par le groupe d'exploitation du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon.

Le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune, qui assure l'exploitation du groupe a passé avec le chemin de fer Soleure-Moutier, en 1907 déjà, un contrat d'exploitation (RCF 23 A 33, 23 256). Il a en outre été chargé, en 1953, par la Bergbahn Weissenstein AG, à Soleure, de l'exploitation du télésiège Oberdorf (SO)-Weissenstein (RT 1953 449 et 448). Enfin, à la demande du conseil d'administration du chemin de fer Oensingen-Balsthal, il accepta, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1969, une communauté d'administration avec ce chemin de fer à voie normale.

#### IV. Les demandes de concession

Le 20 janvier 1969, la S. A. des chemins de fer réunis de Huttwil et, le 7 février 1969, la S. A. du chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune ont soumis au Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, à l'intention de l'Assemblée fédérale, une requête visant à l'octroi d'une nouvelle concession unique pour le réseau exploité par chacune d'elles. Les deux entreprises proposent d'abroger, par l'octroi d'une concession unique à chacune d'elles, les concessions particulières encore en vigueur. Elles comptent que les concessions demandées seront accordées pour une durée de cinquante ans.

A l'appui de leurs demandes, les deux compagnies font valoir en particulier les prestations fournies par leurs entreprises, ainsi que l'importance de celles-ci pour la politique sociale et économique du pays; cette importance se reflète notamment dans l'ampleur des transports d'abonnés et du trafic des marchandises. Elles relèvent en outre les renouvellements et les modernisations auxquels elles ont procédé, principalement depuis la fusion. C'est ainsi que 57 ponts en fer ont été remplacés par des constructions plus solides, que des joints de rails ont été soudés, que des rails de profil plus lourd ont été posés, que des passages inférieurs ont été construits en remplacement de passages à niveau, que ceux-ci ont été assurés par des barrières automatiques ou des installations optiques, que des installations d'enclenchement mécanique ont été remplacées par des électriques, que le block de ligne a été adopté, que des bâtiments de gares ont été agrandis ou reconstruits et que du matériel roulant neuf a été acquis. Les

deux entreprises sont disposées tant à rationaliser l'exploitation en automatisant les opérations techniques qu'à moderniser les installations ferroviaires fixes et le matériel roulant. Pour accroître le potentiel des lignes, le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune projette notamment de construire la seconde voie sur le tronçon de 3,4 kilomètres entre Oberburg et Hasle-Rüegsau, alors que les chemins de fer réunis de Huttwil envisagent d'aménager le tronçon Huttwil-Wolhusen. Le chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune doit en outre envisager la construction de nouveaux ateliers pour remplacer une ancienne construction peu appropriée. Ainsi qu'il ressort du chapitre III, les deux compagnies ont besoin, pour réaliser ces projets, de l'aide financière de la collectivité.

Faisant valoir le nombre extrêmement réduit des voyageurs de 1<sup>re</sup> classe sur leur réseau, les chemins de fer réunis de Huttwil demandent à être libérés de l'obligation d'avoir des wagons ou des compartiments de cette classe. Par mesure de précaution, ils se proposent aussi d'admettre, dans le cadre d'une nouvelle concession, la possibilité d'assurer les transports de voyageurs, dans une mesure limitée, par un service routier de remplacement du chemin de fer. Les organes de l'entreprise pensent notamment qu'il pourrait être judicieux de remplacer les trains de voyageurs peu fréquentés par des services d'automobiles sur les tronçons Sumiswald-Wasen (5,2 km) et Huttwil-Eriswil (4,9 km). Un groupe de travail, composé des représentants des communes de Huttwil et d'Eriswil, ainsi que de la compagnie, étudie d'ailleurs la question du remplacement total de la ligne de chemin de fer Huttwil-Eriswil par un service de transports routiers. Une étude analogue est envisagée pour le tronçon Sumiswald-Wasen.

#### V. La procédure de consultation et d'examen

Aux termes de l'article 5, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RO 1958 341) il est prévu qu'une concession ne peut être accordée que si les intérêts de la défense nationale ne s'y opposent pas. Selon le préavis de l'état-major du Groupement de l'Etat-major général, cette condition est remplie par les deux entreprises qui nous occupent. Une autre condition est que le trafic ne puisse pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport. Jusqu'ici, il ne ressort pas du résultat de nos études que tel puisse être le cas en ce qui concerne les lignes directes. La question d'un remplacement complet ou partiel de l'exploitation ferroviaire par un service routier ne semble pouvoir se poser qu'à l'égard des deux tronçons précités de Sumiswald à Wasen et de Huttwil à Eriswil. Comme nous l'avons dit au chapitre IV, la possibilité de remplacer l'exploitation ferroviaire du tronçon Huttwil-Eriswil par un service routier fait actuellement l'objet d'une étude entreprise par un groupe de travail créé par les chemins de fer réunis de Huttwil. Or, pour le moment, aucune proposition ou décision n'a été formulée. Il est concevable que, sur les parcours Huttwil-Eriswil et Sumiswald-Wasen un service de transport routier soit organisé à titre d'essai en vue de recueillir des expériences sur l'opportunité de renoncer à l'exploitation ferroviaire au moins pour le transport des voyageurs. Pour le moment, il serait

cependant prématuré d'exclure ces deux lignes de la concession. Si plus tard on devait aboutir à la conclusion que l'exploitation ferroviaire doit être remplacée sur certains tronçons par des services routiers, il serait toujours possible, vu l'article 6 de la loi sur les chemins de fer, de proposer au Conseil fédéral d'engager la procédure en vue d'abroger partiellement la concession sollicitée. Pour le cas où le remplacement, avec une aide fédérale, du chemin de fer par un service routiers serait décidé (art. 57 LCF), le Département des transports et communications et de l'énergie serait lui-même compétent pour déclarer la concession éteinte si le remplacement s'effectuait réellement (art 18 de l'ord. du 19 décembre 1958 concernant l'exécution des chap. VI et VII LCF; RO 1958 1437). Quoi qu'il en soit, les dispositions de la loi actuellement en vigueur sont suffisantes pour permettre le remplacement d'un chemin de fer par un service routier et l'abrogation totale ou partielle de la concession. Aussi est-il superflu de reprendre une disposition de la concession bientôt échue du 29 septembre 1928 pour la ligne Langenthal-Huttwil-Eriswil (chap. II, ch. 2, litt. d, du présent message), qui déclare le Conseil fédéral compétent pour autoriser, par une nouvelle concession, l'entreprise ferroviaire à suspendre l'exploitation de certains tronçons et à organiser un service de remplacement équivalent. Par une aide financière en vue d'améliorations techniques ou du maintien de l'exploitation, la Confédération pourrait d'ailleurs obliger la compagnie à préparer le remplacement partiel du chemin de fer pour améliorer sa situation financière (art. 56 et 58 LCF, en rapport avec les art. 6, 9 et 22 de l'ord. précitée du 19 décembre 1958).

Les préavis des cantons intéressés de Berne, Lucerne et Soleure sont positifs et confirment que rien ne s'oppose à l'octroi des concessions demandées. Ces cantons réclament pour eux le droit de rachat et se réservent, à l'exception du canton de Soleure, la possibilité de céder ce droit aux communes.

La Direction générale de l'Entreprise suisse des postes, téléphones et télégraphes et celle des Chemins de fer fédéraux n'élèvent aucune objection à l'octroi de la concession. Les directions des chemins de fer qui se raccordent aux lignes des compagnies requérantes appuient, dans la mesure où elles formulent des remarques, les demandes présentées.

La décision sur la question des classes de voitures et, par suite, sur la requête des chemins de fer réunis de Huttwil tendant à être dispensés d'avoir des wagons ou des compartiments de 1<sup>re</sup> classe, est de la compétence du Conseil fédéral (art. 5, 3<sup>e</sup> al., LCF). D'ailleurs, les dispositions des concessions en vigueur sur l'obligation d'avoir plus d'une classe de voitures sont déjà abrogées par l'article 2 de l'arrêté fédéral du 5 mars 1968 approuvant l'arrêté du Conseil fédéral du 17 octobre 1967 sur la formation des tarifs de chemins de fer (RO 1968 427).

Une autre décision réservée au Conseil fédéral est celle qui concerne la demande des chemins de fer réunis de Huttwil d'autoriser, dans le cadre de la concession ferroviaire, l'organisation de courses d'automobiles pour remplacer des trains de voyageurs (art. 8, en liaison avec l'art. 95, 5<sup>e</sup> al., LCF).

Il ressort de nos constatations et de nos recherches que les conditions pour l'octroi de concessions au sens de l'article 5, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi sur les chemins de fer sont remplies.

#### VI. Les projets de concession

Le texte des projets correspond à celui des concessions accordées depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

L'article 2 qualifie les lignes pour lesquelles les concessions sont demandées de chemins de fer secondaires, ce qui est conforme à la définition et à la prescription de l'article 2 de la loi précitée.

Conformément à la règle, l'article 3 prévoit une durée de concession de 50 ans.

L'obligation de transporter prévue à l'article 9 est conforme aux dispositions des concessions arrivant à échéance.

L'article 14 concernant le droit de rachat tient compte des propositions formulées par les cantons dans la procédure de consultation.

Les cantons intéressés de Berne, Lucerne et Soleure ont approuvé les projets d'arrêtés fédéraux.

La constitutionnalité des projets, qui revêtent la forme d'un arrêté fédéral simple, résulte de l'article 5, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, de la loi sur les chemins de fer, fondée elle-même sur les articles 23, 24<sup>er</sup>, 26, 34, 2<sup>e</sup> alinéa, 36 et 64 de la constitution.

#### VII. Proposition

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous recommandons d'adopter les projets d'arrêtés fédéraux ci-après concernant l'octroi de nouvelles concessions au chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune et aux chemins de fer réunis de Huttwil.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 1<sup>er</sup> avril 1970

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

**Tschudi**

Le vice-chancelier,

**Savant**

(Projet)

**Arrêté fédéral  
octroyant une nouvelle concession  
aux chemins de fer réunis de Huttwil**

*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 20 janvier 1969 par les chemins de fer réunis de Huttwil;

vu le message du Conseil fédéral du 1<sup>er</sup> avril 1970,

*arrête:*

I

Une nouvelle concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale est accordée aux chemins de fer réunis de Huttwil aux conditions suivantes.

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

*Chemin de fer secondaire*

Le chemin de fer est déclaré chemin de fer secondaire.

Art. 3

*Durée*

La concession est accordée pour la durée de 50 ans, soit du 10 avril 1971 au 9 avril 2021.

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



## Art. 4

*Siège*

Le siège de l'entreprise est à Huttwil.

## Art. 5

*Lignes*

La concession est valable pour les lignes:

- a. Langenthal-Huttwil-Wolhusen;
- b. Ramsei-Sumiswald-Grünen-Huttwil;
- c. Sumiswald-Grünen-Wasen im Emmental;
- d. Huttwil-Eriswil.

## Art. 6

*Lutte contre le bruit*

Dans la mesure compatible avec la sécurité de l'exploitation, l'entreprise prendra les dispositions qui peuvent être raisonnablement exigées pour réduire le bruit inhérent à son exploitation. L'article 7 de la présente concession est réservé.

## Art. 7

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

## Art. 8

*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. 9

*Obligation de transporter et classes de voiture*

<sup>1</sup> L'entreprise transportera les voyageurs, les bagages, les animaux et les marchandises.

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance détermine les classes de voiture à mettre à disposition.

## Art. 10

*Tarifs*

- <sup>1</sup> L'entreprise appliquera les taxes de base des Chemins de fer fédéraux.
- <sup>2</sup> Pour la détermination des prix de transport, les distances effectives peuvent être majorées.
- <sup>3</sup> Les tarifs seront soumis pour approbation à l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

## Art. 11

*Assurance responsabilité civile*

- <sup>1</sup> L'entreprise conclura 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, seront soumis pour approbation à l'autorité de surveillance.

## Art. 12

*Institutions en faveur du personnel*

- <sup>1</sup> L'entreprise instituera pour son personnel à poste fixe une caisse de prévoyance ou de pensions, ou l'assurera 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 veillera à ce que son personnel soit assuré contre les conséquences économiques de la maladie.

## Art. 13

*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 leurs inspections, 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. 14

*Rachat*

Les cantons de Berne et de Lucerne ainsi que les communes intéressées ont le droit de racheter le chemin de fer. Les communes ne peuvent exercer leur droit de rachat que lorsque le canton y a renoncé. Ce droit s'exerce conformément aux dispositions du chapitre X de la loi fédérale sur les chemins de fer.

## Art. 15

*Concessions abrogées*

Sont abrogées par la mise en vigueur du présent arrêté la concession valable jusqu'au 14 octobre 1977, accordée par arrêté fédéral du 15 octobre 1897<sup>1)</sup> pour un chemin de fer de Ramsei à Huttwil par Sumiswald, et la concession valable jusqu'au 31 décembre 1972, accordée par arrêté fédéral du 29 septembre 1928<sup>2)</sup> au chemin de fer de Langenthal à Eriswil par Huttwil.

## II

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

19147

<sup>1)</sup> RC 14 515

<sup>2)</sup> RC 44 274

(Projet)

**Arrêté fédéral  
octroyant une nouvelle concession  
au chemin de fer Emmental–Berthoud–Thoune**

*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 7 février 1969 par le chemin de fer Emmental–  
Berthoud–Thoune;

vu le message du Conseil fédéral du 1<sup>er</sup> avril 1970,

*arrête:*

I

Une nouvelle concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale est accordée au chemin de fer Emmental–Berthoud–Thoune aux conditions suivantes.

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

*Chemin de fer secondaire*

Le chemin de fer est déclaré chemin de fer secondaire.

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

## Art. 3

*Durée*

La concession est accordée pour la durée de 50 ans, soit du 17 avril 1971 au 16 avril 2021.

## Art. 4

*Siège*

Le siège de l'entreprise est à Berthoud.

## Art. 5

*Lignes*

La concession est valable pour les lignes:

- a. Soleure-Berthoud-Hasle-Rüegsau-Konolfingen-Thoune;
- b. Hasle-Rüegsau-Langnau i. E.

## Art. 6

*Lutte contre le bruit*

Dans la mesure compatible avec la sécurité de l'exploitation, l'entreprise prendra les dispositions qui peuvent être raisonnablement exigées pour réduire le bruit inhérent à son exploitation. L'article 7 de la présente concession est réservé.

## Art. 7

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

## Art. 8

*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. 9

*Obligation de transporter et classes de voiture*

<sup>1</sup> L'entreprise transportera les voyageurs, les bagages, les animaux et les marchandises.

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance détermine les classes de voiture à mettre à disposition.

## Art. 10

*Tarifs*

<sup>1</sup> L'entreprise appliquera les taxes de base des Chemins de fer fédéraux.

<sup>2</sup> Pour la détermination des prix de transport, les distances effectives peuvent être majorées.

<sup>3</sup> Les tarifs seront soumis pour approbation à l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

## Art. 11

*Assurance responsabilité civile*

<sup>1</sup> L'entreprise conclura 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, seront soumis pour approbation à l'autorité de surveillance.

## Art. 12

*Institutions en faveur du personnel*

<sup>1</sup> L'entreprise instituera pour son personnel à poste fixe une caisse de prévoyance ou de pensions, ou l'assurera 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 veillera à ce que son personnel soit assuré contre les conséquences économiques de la maladie.

## Art. 13

*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 leurs inspections, 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. 14

*Rachat*

Les cantons de Berne et Soleure ainsi que les communes intéressées ont le droit de racheter le chemin de fer. Les communes ne peuvent exercer leur droit

de rachat que lorsque le canton y a renoncé. Ce droit s'exerce conformément aux dispositions du chapitre X de la loi fédérale sur les chemins de fer.

## Art. 15

### *Concessions abrogées*

Sont abrogées par la mise en vigueur du présent arrêté les concessions suivantes: celle valable jusqu'au 30 avril 1971 pour un chemin de fer partant de la frontière du canton de Berne près de Gerlafingen et se dirigeant vers Berthoud, accordée le 2 juin 1871<sup>1)</sup> par le canton de Berne, approuvée par arrêté fédéral du 1<sup>er</sup> février 1872<sup>2)</sup>, modifiée par arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1876<sup>3)</sup>, celle valable jusqu'au 30 avril 1971 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer Soleure-Berthoud sur le territoire soleurois, accordée le 14 septembre 1871<sup>4)</sup> par le canton de Soleure, approuvée par arrêté fédéral du 27 février 1872<sup>5)</sup>, modifiée par arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1876<sup>3)</sup> et par arrêté fédéral du 18 décembre 1883<sup>6)</sup>, et celle valable jusqu'au 30 avril 1971 pour un chemin de fer Berthoud-Langnau i. E., accordée le 19 décembre 1872<sup>7)</sup> par le canton de Berne, approuvée par arrêté du Conseil fédéral du 14 mars 1873<sup>8)</sup>, modifiée par arrêté fédéral du 11 septembre 1875<sup>9)</sup> et par arrêté du Conseil fédéral du 11 mars 1881<sup>10)</sup>.

## II

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

19147

1) RC anc. sér. 7 576

2) RC anc. sér. 7 585

3) RC 4 169

4) RC anc. sér. 7 588

5) RC anc. sér. 7 597

6) RC 7 215

7) RC anc. sér. 8 238

8) RC anc. sér. 8 247

9) RC 3 191

10) RC 6 140

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune et aux chemins de fer réunis de Huttwil (Du 1er avril 1970)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	17
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10560
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.05.1970
Date	
Data	
Seite	725-747
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 468

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.