

93.002

**Message
concernant l'extension de la concession des Chemins de fer
électriques veveysans (CEV) au parcours Blonay–Chamby**

du 13 janvier 1993

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons, en vous proposant de l'adopter, un projet d'arrêté fédéral portant extension de la concession des Chemins de fer électriques veveysans (CEV) au parcours Blonay–Chamby.

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

13 janvier 1993

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Ogi

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

La Compagnie des chemins de fer électriques veveysans (CEV) exploite les lignes à voie étroite Vevey–Blonay et Blonay–Les Pléiades. Elle a demandé, le 31 janvier 1991, à l'Office fédéral des transports (OFT), de lui octroyer une extension de sa concession portant sur la réouverture du tronçon Blonay–Chamby, long de trois kilomètres. Depuis la suppression des transports publics sur ce tronçon en 1966, par manque de succès, un chemin de fer-musée assure un service touristique estival, le week-end, sur des bases privées. Les CEV, qui ont depuis 1990 la même direction administrative que le MOB, aimeraient remettre en service ce prolongement de ligne pour offrir un service touristique quotidien, par les Hauts de Vevey et de Montreux, ainsi que pour relier le réseau à voie étroite des CEV à celui du MOB.

Les procédures de consultation et d'examen auprès des milieux intéressés n'ont révélé aucune objection de principe à l'extension de la concession. Les CEV ont confirmé, le 16 avril 1991, que l'exploitation ferroviaire et quotidienne entre Blonay et Chamby sera assurée uniquement dans un but touristique. Il n'y a d'ailleurs pas besoin d'un service public local puisque toute la région est bien desservie par les entreprises publiques existantes.

Comme l'exploitation ferroviaire régulière entre Blonay et Chamby ne sera assurée que dans un but touristique, les CEV ne sauraient faire valoir un droit à l'aide de la Confédération en vertu de la loi sur les chemins de fer.

Dans ces conditions, les CEV peuvent donc obtenir cette extension de parcours jusqu'au 6 octobre 2029, date de l'échéance de leur concession.

Message

1 Situation initiale

La Compagnie des Chemins de fer électriques veveysans (CEV) exploite les lignes à voie étroite et partiellement à crémaillère Vevey–Blonay et Blonay–Les Pléiades. Son siège se trouve à Vevey. Le 31 janvier 1991, elle a demandé à l'Office fédéral des transports (OFT) de lui octroyer une extension de sa concession pour la réouverture de l'ancien tronçon Blonay–Chamby. A l'appui de sa requête, elle fait valoir les nécessités de l'exploitation et des transports. Ce tronçon a été fermé à l'exploitation ferroviaire en mai 1966 sans remplacement par un service routier.

Entre Blonay et Chamby, un chemin de fer-musée et touristique a été maintenu sans concession fédérale (cf. arrêté du Conseil fédéral du 1^{er} mai 1968). Il circule en été, les week-ends.

2 Les Chemins de fer électriques veveysans

Une concession valable jusqu'au 6 octobre 1979 pour un chemin de fer électrique de Vevey à Chamby par Blonay et de Vevey à Châtel-Saint-Denis a été accordée par l'Assemblée fédérale le 28 juin 1901. L'ouverture de l'exploitation a eu lieu le 1^{er} octobre 1902. En 1966 après plusieurs assainissements financiers, les CEV ont conclu, en vertu des articles 56 et 57 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF), une convention avec la Confédération et l'Etat de Vaud stipulant à son article 11 que la Confédération subordonne son aide à la condition que les CEV s'engagent à supprimer l'exploitation ferroviaire sur le tronçon Blonay–Chamby sans remplacement par un service routier et sur celui de Saint-Légier–Châtel-Saint-Denis remplacé par une ligne de bus. Le service fut interrompu sur les deux tronçons le 26 mai 1966, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 16 avril 1966. Une expertise fédérale des transports avait en effet établi que le trafic entre Blonay et Chamby était modeste et n'exigeait pas la conservation de cette ligne.

Par contrat du 18 juillet 1968, la Société du Chemin de fer touristique Blonay–Chamby, dénommée aujourd'hui «Société coopérative du Chemin de fer-musée Blonay–Chamby», loue aux CEV le tronçon afin d'exploiter une entreprise à caractère touristique et historique. Cette société utilise et présente au public du matériel ferroviaire de type ancien et le fait circuler sur la ligne à voie étroite Blonay–Chamby.

Par arrêté du Conseil fédéral du 14 novembre 1979, une nouvelle concession a été octroyée aux CEV pour 50 ans jusqu'au 6 octobre 2029 pour les parcours Vevey–Blonay et Blonay–Les Pléiades.

3 Le tronçon Blonay–Chamby

Le tronçon ferroviaire Blonay–Chamby a une longueur de 3040 m et une déclivité maximale de 50 pour mille. En raison de la vétusté de la voie et du pont de

Chantemerle, la vitesse des trains touristiques est limitée à 25 km/h. Aujourd'hui, il n'y a pas besoin d'une desserte locale en trafic régional des voyageurs. Les hauts de Vevey et Montreux sont bien desservis par les transports publics ferroviaires et routiers. L'infrastructure du BC a néanmoins pu être maintenue grâce à la Société coopérative du Chemin de fer touristique Blonay-Chamby.

Depuis le 1^{er} janvier 1990, la direction de la Compagnie des CEV a été confiée à celle du Montreux-Oberland bernois (MOB). Cette décision s'inscrit dans la politique fédérale et cantonale en vue d'améliorer la gestion des entreprises de transports publics.

La liaison des deux réseaux MOB-CEV apportera certainement plus de synergie dans l'exploitation et l'entretien des lignes; des économies pourront être réalisées notamment par commandes groupées de matériel roulant identique et de pièces de réserve communes et dans la gestion du matériel roulant.

Des travaux nécessaires au bon déroulement du trafic devront être exécutés avant la remise en service de ce tronçon; d'autres seront échelonnés sur trois à cinq ans.

L'exploitation proposée par la direction des CEV se limiterait à un horaire de base de quatre paires de courses quotidiennes avec du matériel existant.

Le budget établi par les CEV pour les premiers travaux à effectuer avant l'ouverture à l'exploitation est de 1 200 000 francs. Ceux-ci seront financés non pas par la Confédération mais par le canton de Vaud, les communes ou par des fonds privés. En raison de la faible cadence des convois, de la vitesse limitée et de l'absence de croisement, il n'est pas prévu d'équiper la ligne d'un block et de l'arrêt automatique des trains.

Toutefois, une réglementation stricte et une coordination parfaite devront être mises en place avant le début de l'exploitation, vu que le Chemin de fer-musée continuera à circuler principalement en fin de semaine. C'est la raison pour laquelle un contrat d'exploitation entre les CEV et le Chemin de fer-musée est en préparation et sera soumis au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) conformément à l'article 9, 2^o alinéa, de la LCF.

4 Procédure de consultation, mise à l'enquête publique et examen des réponses

41 Résultats de la procédure de consultation

Aucune objection n'a été formulée dans le cadre de la procédure de consultation.

Le canton de Vaud constate que la publication du projet n'a pas soulevé d'opposition et que les communes, ayant été consultées, n'ont fait aucune remarque ou réserve.

Le canton attache beaucoup d'importance à ce projet qui vise principalement à raccorder deux lignes de chemins de fer appartenant à une même communauté d'exploitation; il donne un avis favorable.

Le canton s'oppose par contre aux intentions de traiter le tronçon BC comme ligne touristique uniquement.

42 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'extension de la concession pour les CEV constitue un cas particulier dans la mesure où cette extension ne se rapporte pas à une nouvelle ligne ferroviaire, mais à la réouverture d'un tronçon fermé au trafic public depuis 1966. Pour que les CEV puissent exploiter ce nouveau tronçon, il leur faut une extension de leur concession.

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.

La requérante et les autres milieux favorables à la réouverture du tronçon Blonay–Chamby estiment que la liaison des deux réseaux CEV–MOB apportera une synergie plus grande dans l'exploitation et l'entretien des lignes; des économies substantielles pourront également être réalisées dans le secteur du matériel roulant.

On a fait savoir au canton de Vaud et aux CEV, le 17 novembre 1990, que l'OFT n'était disposé à reprendre l'examen d'une extension de concession pour le BC que si le demandeur:

- a. renonce formellement à toute aide financière directe ou indirecte de la part de la Confédération;
- b. s'engage à entreprendre selon un calendrier à établir, tous les travaux nécessaires à une réouverture à l'exploitation publique de la ligne.

Le 31 janvier 1991, les CEV ont présenté en connaissance de cause leur demande d'extension de concession.

L'examen préliminaire effectué par les services spécialisés de l'OFT a montré que des travaux étaient nécessaires pour remettre la ligne en état et qu'il n'y a pas de besoin, au sens de l'article 5 LCF, pour un trafic régional des voyageurs (trafic général) entre Blonay et Chamby (art. 49, 56 et 58 LCF). Seul un service touristique justifie l'extension de la concession.

5 Conséquences financières

Comme le parcours Blonay–Chamby est uniquement ouvert au trafic touristique, et que l'extension de la concession n'est valable que pour ce trafic, il n'y a aucune conséquence financière pour la Confédération.

6 Relation avec le droit européen

L'extension prévue pour la concession des CEV n'a aucune relation avec le droit des Communautés européennes.

7 Constitutionnalité

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 et l'extension d'une concession pour des chemins de fer secondaires en trafic régional. 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).

35700

Arrêté fédéral portant extension de la concession pour les Chemins de fer électriques veveysans

Projet

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 Compagnie des Chemins de fer électriques veveysans du
31 janvier 1991;

vu le message du Conseil fédéral du 13 janvier 1993²⁾,

arrête:

Article premier Extension

La concession octroyée à la Société anonyme des Chemins de fer électriques veveysans à Vevey par arrêté du Conseil fédéral du 14 novembre 1979³⁾ et valable jusqu'au 6 octobre 2029 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite, partiellement à crémaillère, sur les parcours Vevey-Blonay et Blonay-Les Pléiades, est étendue au parcours Blonay-Chamby.

Art. 2 Délais

¹ Dans un délai d'un an à compter de la date du présent arrêté, la concessionnaire doit présenter à l'Office fédéral des transports les plans prescrits pour la rénovation du tronçon Blonay-Chamby.

² La concessionnaire doit commencer les travaux de rénovation nécessaires à la réouverture de ce tronçon au plus tard un an après l'entrée en force de l'approbation des plans; cette rénovation devra être poursuivie sans interruption inutile jusqu'à la réalisation de l'ouvrage.

³ La présente extension de la concession s'éteint si l'une de ces conditions n'est pas respectée.

Art. 3 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.

¹⁾ RS 742.101

²⁾ FF 1993 I 161

³⁾ RT 1979 245

Message concernant l'extension de la concession des Chemins de fer électriques veveysans (CEV) au parcours Blonay-Chamby du 13 janvier 1993

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	93.002
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.02.1993
Date	
Data	
Seite	161-167
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 254

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.