

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

66^e année

14 janvier 1914

Volume I^{er}

On s'abonne, au prix de Fr. 10.— par an (franco dans toute la Suisse), auprès de l'imprimerie K.-J. Wyss, à Berne, et dans tous les bureaux de poste. — Les insertions (15 centimes la ligne ou son espace) doivent être adressées directement à l'expédition Imprimerie K.-J. Wyss, à Berne.

496

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la construction, par les C. F. F., d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la vallée de la Surb), comme prolongement de la ligne Oberglatt-Niederweningen.

(Du 6 janvier 1914)

Monsieur le président et messieurs,

I.

Par arrêté du 24 juin 1892 (*Recueil des chemins de fer*, XII. 105), vous avez accordé à MM. C. Frey, préfet, et Binkert, avocat, les deux à Zurzach, agissant au nom d'un comité d'initiative, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de *Niederweningen* à *Döttingen* par la vallée de la Surb.

Le délai fixé à l'article 5 de la concession pour la présentation des documents techniques et financiers, ainsi que des statuts de la société, délai déjà prolongé à plusieurs reprises, fut de nouveau, mais pour la dernière fois, prolongé de deux ans, soit jusqu'au 24 juin 1913 (Arrêté fédéral du 24 juin 1911 *Recueil des chemins de fer* XXVII. 123).

Le 18 mai 1913, le comité du chemin de fer de la vallée de la Surb sollicita un nouveau délai de deux ans, soit jusqu'au 24 juin 1915. Cette demande n'a pas encore reçu de solution. Comme elle deviendra sans objet si le projet de loi ci-après est approuvé, nous ne nous en occuperons que si vous n'entriez pas en matière sur ce projet.

Ces remarques faites, nous abordons la requête du comité du chemin de fer de la vallée de la Surb qui nous est parvenue le 17 mai 1911 et qui a motivé le présent message.

Dans cette requête, le comité précité émet le vœu que la ligne à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la vallée de la Surb) soit construite et exploitée par les chemins de fer fédéraux dont elle ferait partie intégrante. A l'appui de sa demande, le comité expose ce qui suit:

L'idée de construire un chemin de fer dans la vallée de la Surb remonte aux années précédant 1870. Par arrêté du 24 juin 1892, le comité du chemin de fer obtint une concession à cet effet, mais la justification financière n'a pu être présentée jusqu'ici. La vallée de la Surb espérait beaucoup du rachat des chemins de fer. Treize ans se sont écoulés depuis la votation populaire et cette contrée estime que le moment de réaliser ses désirs par la construction de la ligne est venu. D'après le comité, la Confédération seule est à même de mener à chef cette entreprise. Le chemin de fer de la vallée de la Surb sera un raccordement entre deux tronçons déjà existants des chemins de fer fédéraux; il comblera une fâcheuse lacune dans le réseau fédéral. La construction et en particulier l'exploitation de ce tronçon de 15 kilomètres par tout autre entrepreneur que les chemins de fer fédéraux, que ce soit le canton ou une compagnie, serait une anomalie qui entraînerait de gros inconvénients. La région intéressée est trop faible, économiquement parlant, pour construire et exploiter elle-même le chemin de fer projeté. La Confédération seule peut s'en charger. Il s'agit d'un cas exceptionnel, c'est-à-dire du parachèvement rationnel du réseau des chemins de fer fédéraux par la réunion de deux tronçons séparés l'un de l'autre et la création de l'est à l'ouest d'une ligne directe ne présentant plus de solution de continuité.

Le comité présenta en même temps un projet général de construction établi par M. le Dr. Lüscher, ingénieur à Aarau, et prévoyant une dépense de 1.977.000 francs, soit 2 millions en chiffre rond. Il faisait en outre entrevoir que

si les chemins de fer fédéraux établissaient la ligne de la Surb, les cantons d'Argovie et de Zurich, ainsi que les communes de la vallée de la Surb contribueraient par de fortes subventions aux frais de construction.

D'après le projet de M. le Dr. Lüscher, la ligne aurait une longueur de 14.755 m. dont 1.160 dans le canton de Zurich et 13.595 dans celui d'Argovie. Elle commencerait à la station des chemins de fer fédéraux de Niederweningen, desservirait les 4 stations de Schneisingen-Murzeln, Lengnau, Oberendingen et Tegerfelden pour se terminer à la station des chemins de fer fédéraux de Döttingen-Klingnau. La pente maximum serait de 15 ‰ et le plus petit rayon de 250 mètres.

II.

Le 29 mai 1911, le département fédéral des chemins de fer transmet la requête du comité du chemin de fer de la vallée de la Surb et le projet de M. le Dr. Lüscher à la direction générale des chemins de fer fédéraux et l'invita à demander à son conseil d'administration, ainsi qu'au conseil du III^e arrondissement si et à quelles conditions on pourrait faire droit à ladite requête.

Après inspection des lieux, le conseil du III^e arrondissement a pris la décision suivante dans sa séance du 4 novembre 1911, tenue à Baden:

« Le conseil du III^e arrondissement estime que les chemins de fer fédéraux doivent se charger de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de la vallée de la Surb à la condition que les cantons et communes intéressés contribuent par de fortes subventions aux dépenses d'établissement. »

Dans ses rapports des 14 novembre 1911 et 16 avril 1912 au conseil d'administration, la direction générale s'exprimait comme suit sur les conditions techniques et commerciales de la future ligne:

A. Conditions techniques.

Le projet élaboré par M. le Dr. Lüscher ne donne pas lieu à de longs commentaires. Les rampes maximum de 15 ‰ pourraient être portées à 18 ‰, vu que le tronçon Niederweningen-Oberglatt présente également une pente de 18 ‰ entre Schöfflisdorf et Steinmaur et en sens contraire des rampes de 20 ‰ entre Dielsdorf et Schöfflisdorf. En élevant la pente maximum de 15 à 18 ‰, il serait possible de diminuer sensiblement la somme considérable des dom-

mages-intérêts à payer pour prés irrigables entre Tegerfelden et Unter-Endingen et de réduire d'autres dépenses. Mais le devis doit être sensiblement élevé si l'on veut établir la ligne de façon rationnelle. Après rectifications et adjonctions, le devis s'élève d'après la direction générale, à 2.450.000 francs ou, en chiffre rond, à 165.000 francs par kilomètre.

B. Conditions commerciales.

1. *Importance économique de la ligne de la vallée de la Surb.* Il ressort des renseignements fournis par la direction générale que presque toutes les communes de la Surb ont à faire un long et quelquefois même un très long trajet pour atteindre une station de chemin de fer. Une fois la ligne établie, les distances deviendront très courtes de sorte que les communications seront sensiblement améliorées. On peut dire de façon générale que cette vallée, longue de 15 kilomètres, serait alors susceptible de développement et qu'en particulier le trafic local pourrait prendre de l'extension. L'établissement d'un chemin de fer est donc justifié au point de vue de l'avenir de cette vallée.

En ce qui touche la portée économique de la ligne de la Surb pour le trafic de Döttingen et au-delà — Niederweningen et au-delà et vice-versa, il y a lieu de faire observer que les zones du chemin de fer projeté seront relativement étendues malgré la longueur et l'importance restreintes de la ligne. Par contre, les raccourcissements qui en résulteront seront en général moins considérables, de sorte que l'effet utile réalisable (économie de temps et d'argent pour le transport des voyageurs et des marchandises) ne sera pas important pour Niederweningen et au-delà, ainsi que pour Döttingen et au-delà.

2. *Le chemin de fer de la vallée de la Surb au point de vue de la politique ferroviaire.*

La ligne de la Surb ne pourra pas apporter des modifications notables au trafic des voyageurs, des bagages et des animaux vivants de Niederweningen et au-delà à Döttingen et au-delà, car les horaires des trains ne pourront être établis de façon à faire une concurrence sérieuse aux routes Koblenz-Eglisau et Turgi-Zurich. Pour le trafic-marchandises, l'influence de la ligne projetée sera par contre plus considérable. Le trafic sud-ouest de l'Allemagne-Suisse, pour lequel la route la plus courte fait règle, sera notamment détourné,

pour des régions allemandes considérables, en ce qui concerne Niederweningen, Schöffliisdorf, Steinmaur, Dielsdorf, Niederhasli, Oberglatt, Rümlang, Glattbrugg et Niederglatt. Ce trafic délaissera en partie Schaffhouse, en partie Bâle pour Waldshut, ce qui occasionnera des pertes sensibles aux chemins de fer fédéraux. Dans l'intérêt de ces derniers, il serait donc préférable que la ligne ne fût pas construite. Le fléchissement net et total des recettes que le chemin de fer projeté ferait subir aux chemins de fer fédéraux se monterait annuellement à 17.052 francs si l'exploitation était faite par une compagnie privée, et à 8.705 francs si les chemins de fer fédéraux s'en chargeaient.

Le compte d'exploitation donnerait comme résultat:

	Compagnie privée	Chemins de fer fédéraux
	Fr.	Fr.
Total des recettes	70.500	82.500
Total des dépenses	97.000	116.100
Excédent des dépenses	26.500	33.600

Le compte de profits et pertes se présenterait comme suit:

	Compagnie privée	Chemins de fer fédéraux
	Fr.	Fr.
Total des recettes	4.000	7.000
Total des dépenses	76.050	119.100
Excédent des dépenses	72.050	112.100

Ces calculs tiennent compte d'une subvention de 900.000 francs qu'apporteraient les cantons d'Argovie et de Zurich. Si les chemins de fer fédéraux construisaient et exploitaient la ligne, il faudrait donc s'attendre à un déficit annuel d'environ 100.000 francs qui persisterait pendant de longues années.

Tenant compte de ces circonstances, la direction générale estime que les chemins de fer fédéraux ne doivent pas se charger de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de la vallée de la Surb. Les chemins de fer fédéraux ont en ce moment des travaux si urgents et si importants à mener à chef que la direction générale ne voudrait pas prendre sur elle de faire pendant quelques dizaines d'années un sacrifice si considérable pour une région du pays relativement très petite. Il faut, en outre, tenir compte des conséquences; si la demande était prise en considération, il

faudrait certainement en faire autant pour d'autres parties du pays.

La direction générale conclut en faisant la proposition suivante:

Le conseil d'administration recommande d'écarter la requête du comité d'initiative du chemin de fer de la vallée de la Surb (Niederweningen-Döttingen) tendant à ce que les chemins de fer fédéraux se chargent de la construction et de l'exploitation de cette ligne.

Dans un rapport spécial du 20 avril 1912, la commission permanente du conseil d'administration a examiné si la construction de la ligne de la vallée de la Surb pouvait être envisagée comme favorable à la politique ferroviaire de la Confédération. Il est certain, dit la commission, que le parachèvement du réseau des chemins de fer fédéraux est conforme à l'esprit de la loi de rachat. Mais le législateur avait en vue une marche par étapes qui s'accomplirait comme suit: rachat des lignes principales, agrandissements des gares, pose de la double voie et en particulier obtention d'un équilibre financier absolument stable. La première étape de ce programme n'est pas encore achevée aujourd'hui. Lorsqu'elle le sera, on pourra passer à une nouvelle étape dans laquelle on procédera au rachat des chemins de fer secondaires existants. Mais il sera nécessaire de présenter au peuple à ce moment un plan d'ensemble pour ce rachat. Après seulement on pourra songer à compléter le réseau des chemins de fer fédéraux; on établira alors des lignes dans les régions qui en manquent encore. C'est dans cette dernière période que la Confédération construirait le chemin de fer de la vallée de la Surb.

Se basant sur ces considérations, la commission permanente conclut en recommandant de ne pas entrer en matière, pour le moment, sur la requête du comité d'initiative du chemin de fer de la vallée de la Surb (Niederweningen-Döttingen) tendant à ce que les chemins de fer fédéraux se chargent de la construction et de l'exploitation de cette ligne.

Cette affaire aurait dû être traitée dans la séance du conseil d'administration du 29 avril 1912. Mais ce dernier n'entra pas en matière sur les propositions de la direction générale et de la commission permanente, le comité d'initiative désirant faire vérifier les calculs contenus dans le rapport de la direction générale des 14 novembre 1911/16 avril 1912. Les intéressés chargèrent de cette vérifi-

cation M. Bünzli, ingénieur, directeur du Sud-Est-suisse à Wädenswil, lequel rédigea un rapport à ce sujet. M. Bünzli s'occupa surtout d'établir les recettes d'exploitation; il arrive à la conclusion qu'elles doivent être fixées à 146.000 francs. Il ne conteste pas le montant des dépenses fixé à 116.000 francs par les chemins de fer fédéraux. Le compte d'exploitation bouclerait par conséquent par un excédent de 30.000 francs (146.000—116.000 francs). Le compte de profits et pertes donne alors un excédent de 22.300 francs qui permettrait de servir un intérêt de 2 % à un capital de construction de 1.100.000 francs ou de 1,4 % à un capital de construction de 1.600.000 francs.

Dans leur rapport des 14 février/3 mars 1913, au conseil d'administration, la direction générale et la commission permanente prouvèrent que M. Bünzli a fixé les recettes du chemin de fer de la vallée de la Surb trop haut et que son évaluation est de 60.000 francs trop forte. Elles ajoutaient que le produit des recettes est peut-être de quelques milliers de francs supérieur à celui indiqué dans le rapport des 14 novembre 1911/16 avril 1912, mais que la différence est bien minime et que le résultat final reste le même, soit un déficit annuel de 100.000 francs pendant des années. La direction générale ne jugea donc pas à propos de faire une nouvelle proposition sur la base du rapport de M. Bünzli; celle qu'elle avait présentée le 14 novembre 1911 et qui fut un peu modifiée par la commission permanente, fut donc maintenue sous la nouvelle forme suivante: « Le conseil d'administration recommande de ne pas entrer en matière pour le moment sur la demande du comité d'initiative du chemin de fer de la vallée de la Surb (Niederweningen-Döttingen) tendant à ce que les chemins de fer fédéraux se chargent de la construction et de l'exploitation de cette ligne.

III.

Dans sa séance du 19 mars 1913, le conseil d'administration, par 20 voix contre 18, a pris la décision ci-après, contrairement à la proposition adoptée par la direction générale et la commission permanente :

« Le conseil d'administration estime que les chemins de fer fédéraux devraient se charger de la construction et de l'exploitation du chemin de fer à voie normale de la vallée de la Surb (Niederweningen-Döttingen) sur la base du pré-

sent projet général (celui de M. le Dr Lüscher à Aarau), à la condition que les cantons de Zurich et d'Argovie contribuent aux frais d'établissement par une subvention à fonds perdu de 900.000 francs. »

Dans le procès-verbal imprimé de la 15^e séance du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, du 19 mars 1913, nous relevons quelques-uns des motifs qui ont inspiré cette décision :

Il faudra probablement compter sur un excédent annuel de dépenses d'exploitation de 20.000 à 30.000 francs et de 100.000 francs environ si l'on comprend le service de l'intérêt de la partie du capital d'établissement qui n'est pas versée à fonds perdu, et l'excédent des versements au fonds de renouvellement. Toutefois une amélioration de la situation se manifesterait certainement au bout de quelque temps. Au point de vue pécuniaire, le sacrifice annuel de 100.000 francs que l'on imposerait aux chemins de fer fédéraux ne paraît pas hors de proportion et il ne semble pas qu'il y ait des conséquences à redouter car les circonstances sont ici tout à fait exceptionnelles. On sait, en effet, que le projet de chemin de fer de la Surb a déjà une histoire assez longue. Quoique la construction de la ligne ait été écartée par le conseil d'administration du Nord-Est, grâce à la voix prépondérante de son président, il ne faut pas oublier qu'on s'en occupa de nouveau lors de la nationalisation des chemins de fer principaux. Il n'existe, il est vrai, aucune prétention fondée en droit. Les assurances que des représentants de la contrée aux Chambres fédérales ont données devant les intéressés ou au sein de l'Assemblée fédérale n'engagent, cela va de soi, pas le pays; elles justifient cependant un examen plus approfondi de la question. On constate aussi que le chemin de fer du Nord-Est a déjà construit autrefois une partie de la ligne de la Surb, soit jusqu'à Niederweningen et cela dans l'intention de la continuer plus tard jusqu'à Döttingen. Il ne s'agit donc aujourd'hui que d'amener le tronçon commencé jusqu'au prochain point de raccordement, moyennant une dépense relativement minime. Dans son rapport du 20 avril 1912, la commission permanente fait entendre qu'avant de mettre en chantier de nouveaux tronçons de lignes, il faut parachever le réseau des chemins de fer fédéraux. C'est là un point de vue que l'on ne peut partager. En suivant ce principe, on arriverait à ne rien faire de nouveau puisqu'il n'est pas possible de terminer définitivement le réseau actuel à cause du développement continu du trafic. On ne devrait pas s'ar-

rêter de façon exagérée à la question pécuniaire. Le conseil d'administration doit non seulement envisager le côté purement commercial de la question, mais aussi les intérêts politiques et économiques. La direction générale et la commission permanente elles-mêmes ont reconnu que la construction de la ligne est, pour la vallée de la Surb, une nécessité au point de vue économique. La construction de la ligne allégera en outre les charges de l'administration des postes. Le chemin de fer de la Surb ne parvenant en ce moment que jusqu'au milieu de la vallée (Niederweningen), il en est résulté que la partie inférieure de celle-ci a été fortement retardée dans son développement. Depuis l'établissement du tronçon Oberglatt-Niederweningen, les conditions économiques de la région inférieure de la vallée de la Surb n'ont cessé d'empirer et la Confédération a le devoir moral de prêter son aide et de remédier à la situation. Enfin, il faut faire observer que la direction générale aussi bien que la commission permanente proposent seulement de ne pas entrer « pour le moment » en matière sur la construction du chemin de fer de la Surb; on peut donc se demander s'il est opportun d'écarter aujourd'hui le projet avec la certitude de le voir réapparaître bientôt. Le conseil d'administration, le Conseil fédéral et les Chambres devront certainement s'occuper de nouveau de la requête si l'on n'y fait pas droit en ce moment.

IV.

Par lettre du 10 avril 1913, nous avons donné connaissance de la décision du conseil d'administration du 19 mars 1913 aux gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich en les priant de nous informer si les subventions prévues de 900.000 francs au total étaient assurées définitivement. Les gouvernements précités nous demandèrent par lettres des 25 avril et 9 mai 1913 de convoquer une conférence pour discuter le chiffre de la contribution de la contrée intéressée, vu que le montant de 900.000 francs fixé par le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux dépassait les moyens de la région.

La conférence eut lieu le 17 juin 1913 à Berne sous la présidence du chef du département des chemins de fer; outre les représentants des cantons d'Argovie et de Zurich, des délégués du comité du chemin de fer de la vallée de la Surb y prirent également part.

Ces derniers déclarèrent qu'il n'était pas possible d'obtenir une subvention de 900.000 francs, mais qu'on espérait

bien réunir 600.000 francs. Les représentants des deux gouvernements furent également d'avis que la subvention devait être réduite à ce dernier montant. Ils firent valoir que les chemins de fer fédéraux ont aussi intérêt au chemin de fer de la Surb qui améliorerait en particulier le trafic-marchandises Bâle—Suisse orientale. Cette ligne aurait également une certaine importance militaire et l'administration des postes en retirerait aussi un profit par la suppression de quelques courses. Aucune proposition de réduire la subvention ne fut faite au sein du conseil d'administration, il est vrai, mais il n'y eut pas lieu d'en présenter une, car la discussion fut limitée à la question de savoir si les chemins de fer fédéraux devaient établir la ligne moyennant subvention. Au cours d'une discussion ultérieure, le chef du département des chemins de fer déclara qu' aussitôt qu'une subvention totale de 700.000 francs serait assurée, il demanderait au Conseil fédéral de proposer aux Chambres la construction de la ligne de la Surb par les chemins de fer fédéraux. Il devait toutefois réserver la décision du Conseil fédéral.

Par lettre du 1^{er} décembre 1913, le comité pour le chemin de fer de la Surb communiqua que la subvention totale de 700.000 francs était assurée et présenta les décisions et engagements pris à ce sujet par les intéressés.

Les subventions se répartissent comme suit :

Subventions des cantons d'Argovie et de Zurich	fr. 328.800
Subventions des communes de la vallée de la Surb	» 280.000
Subventions d'autres communes argoviennes	» 22.000
» d'autres communes zurichoises	» 26.200
» de particuliers	» 43.000
	<hr/>
Total	fr. 700.000

V.

L'examen que le département des chemins de fer a entrepris du projet et du devis a montré que les frais calculés par M. Lüscher à 1.967.000 francs étaient estimés trop bas. Le chiffre de 2.500.000 francs, soit 165.000 francs environ par kilomètre, prévu par les chemins de fer fédéraux doit par contre être considéré comme suffisant.

Quant au résultat probable de l'exploitation de la future ligne, les calculs du département des chemins de fer ont démontré qu'avec une subvention de 700.000 francs il fallait compter sur un déficit annuel de 116.400 francs ou en chiffre rond de 100.000 francs. Mais il ne s'agit pas, semble-t-il,

d'un excédent permanent de dépenses; la situation s'améliorera peu à peu comme ce fut le cas pour la ligne Dielsdorf-Niederweningen.

VI.

Reste la question de principe, c'est-à-dire de savoir si les chemins de fer fédéraux doivent, moyennant subvention, construire ou non la ligne Niederweningen-Döttingen ? Pour les raisons que nous allons indiquer, cette question doit être résolue affirmativement. On s'est déjà occupé du chemin de fer de la vallée de la Surb dans les années qui ont suivi 1860. Il existe aujourd'hui bien peu de probabilités que la ligne puisse être financée par des particuliers et soit réalisée sous forme d'entreprise privée. Chacun se plaît à reconnaître les besoins économiques de la vallée de la Surb. Le fait que la ligne actuelle se termine à Niederweningen a occasionné un certain dépeuplement du bas de la vallée. La contrée est capable de se développer et prendra certainement de l'essor une fois la ligne construite.

Il s'agit de combler une lacune sensible dans le réseau des chemins de fer fédéraux. Il n'y a pas de conséquences à craindre, les conditions étant ici tout à fait exceptionnelles et ne présentant aucune analogie avec celles que pourrait offrir une autre section quelconque des chemins de fer fédéraux. La ligne présentera un certain intérêt stratégique, du moins si elle possède à peu près au milieu du tronçon Oberglatt-Döttingen une voie d'évitement pour les trains militaires. Pour l'administration des postes, l'économie qui résultera de la suppression partielle ou totale des courses s'élèvera à 5000 ou 10.000 francs. Les subventions totales de 700.000 francs souscrites par les deux cantons, les communes et les particuliers montrent à l'évidence le désir intense de la population de posséder un chemin de fer et prouvent que ce dernier répond à un réel besoin.

En ce qui touche le développement du réseau des chemins de fer fédéraux, il n'est pas absolument indispensable de procéder par étapes strictes et rigoureuses; il paraît au contraire justifié, avant de racheter les principales lignes secondaires à voie normale, de construire de petites lignes d'importance plutôt locale, à la condition bien entendu que le besoin s'en fasse sentir et que la population intéressée soit prête à faire des sacrifices importants.

L'équilibre financier des chemins de fer fédéraux ne sera nullement compromis, car l'essor que prendront le commerce et l'industrie améliorera certainement les résultats de l'exploitation que l'on prévoit insuffisants au début.

En ce qui touche le montant de la subvention, il faut constater que les deux cantons, les communes et les particuliers ont fait tout ce qui leur était possible de faire. On ne pourra obtenir plus de 700.000 francs. Le comité pour le chemin de fer de la vallée de la Surb a même eu beaucoup de peine à faire souscrire cette somme. Si l'on ne peut se décider à accepter cette subvention, la réalisation de la ligne sera rendue impossible.

VII.

Il s'agit ici de la construction d'une *nouvelle* ligne, au sens de l'article 4 de la loi du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération et non pas seulement de l'amélioration d'une ligne déjà existante, comme ce fut le cas pour le tunnel de base du Hauenstein. Il est donc indispensable d'édicter une loi fédérale. Le département des chemins de fer a dès lors élaboré un projet de loi qu'il a soumis pour préavis aux gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich, à la direction générale des chemins de fer fédéraux et à M. Eggspühler, président du comité pour le chemin de fer de la vallée de la Surb. L'article 3 de ce projet stipule que la contribution à verser par les intéressés a été fixée d'entente avec le Conseil fédéral à la somme de 700.000 francs.

Par lettre du 26 décembre 1913, la direction générale a déclaré qu'elle n'avait pas de remarques particulières à faire au projet de loi qui lui était soumis. Revenant brièvement sur la position prise dans la question par les chemins de fer fédéraux, elle fait observer ce qui suit en ce qui touche le montant de la contribution : le préavis favorable du conseil d'administration reposait sur la supposition que les cantons d'Argovie et de Zurich participeraient à la construction de la ligne de la Surb par une subvention à fonds perdu de 900.000 francs. La décision à ce sujet n'ayant été prise que par 20 voix contre 18, le résultat de la votation aurait pu être différent s'il n'avait été question que d'une contribution de 700.000 francs comme condition de la construction de la ligne par la Confédération. Mais le Conseil fédéral ayant décidé de proposer aux Chambres fédérales de faire établir la ligne par les chemins de fer fédéraux, à la condition que les cantons d'Argovie et de Zurich versent avant le commencement des travaux une subvention totale de 700.000 francs et la commission du Conseil des Etats étant déjà convoquée pour le 12 janvier 1914 à l'effet

de discuter le projet, la direction générale estime qu'il est impossible de saisir de nouveau le conseil d'administration de la question. Elle renonce donc à faire une proposition dans ce sens bien qu'elle doute que dans les circonstances actuelles et en présence de la nécessité d'alléger le budget de construction des chemins de fer fédéraux, le conseil d'administration émette de nouveau un préavis favorable.

Par lettres des 23 et 24 décembre 1913, M. Eggspühler, conseiller national, et les gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich ont encore exprimé le vœu que la condition stipulée à l'article 3 du projet fût modifiée dans ce sens que la subvention de 700.000 francs ne serait pas versée *avant* le début des travaux, mais par termes, au fur et à mesure de la construction de la ligne. Les chemins de fer fédéraux ne paient pas les travaux avant qu'ils soient commencés et des versements partiels procureraient aux obligataires un certain allègement qui se justifie du reste. La Confédération et les cantons ont également l'habitude de verser leurs contributions aux travaux publics par acomptes. Bien que ce désir paraisse plausible, nous ne croyons pas qu'il faille en tenir compte. Nous avons déjà fait une large concession à la contrée intéressée en réduisant sa subvention de 900.000 à 700.000 francs. En outre il serait à craindre, vu le grand nombre de contribuables, qu'un mode de paiement partiel ne présentât des inconvénients; ce serait particulièrement le cas si des particuliers qui ont pris l'engagement de verser une subvention venaient à décéder pendant la période de construction. Il est donc désirable de ne commencer les travaux que lorsque les 700.000 francs seront totalement versés.

Nous n'avons pas d'autres observations à présenter. Nous vous recommandons d'adopter le projet de loi ci-après et saisissons cette occasion de vous renouveler, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 6 janvier 1914.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le vice-président,

MOTTA.

Le chancelier de la Confédération,

SCHATZMANN.

(Projet.)

Loi fédérale

autorisant

les chemins de fer fédéraux à construire un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la Surb) comme prolongement de la ligne Oberglatt-Niederweningen.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la requête du comité pour le chemin de fer de la vallée de la Surb, du 17 mai 1913;

Vu le message du Conseil fédéral du 6 janvier 1914,

arrête :

Article premier. Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux est autorisé à construire, en prolongement de la ligne Oberglatt-Niederweningen, *un chemin de fer de Niederweningen à Döttingen* (chemin de fer de la vallée de la Surb) d'un écartement de 1.435 m., avec une rampe maximum de 18‰ et un rayon minimum de 250 m., chemin de fer dont le devis de construction s'élève à 2.500.000 francs.

Art. 2. La ligne est considérée comme chemin de fer secondaire, au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

Art. 3. L'autorisation de construire est donnée à la condition que les cantons d'Argovie et de Zurich versent avant le commencement des travaux une subvention totale de 700.000 francs.

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la construction, par les
C.F.F., d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de
la vallée de la Surb), comme prolongement de la ligne Oberglatt-Niederweni...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	496
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.01.1914
Date	
Data	
Seite	101-114
Page	
Pagina	
Ref. No	10 080 165

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.