N° 5 213

FEUILLE FÉDÉRALE

101e année Berne, le 3 février 1949 Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 28 francs par an; 15 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco à l'imprimerie des hoirs K.-J.Wyss, société anonyme, à Berne

5581

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un projet de loi complétant celle du 6 avril 1939 qui concerne l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation

(Du 25 janvier 1949)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'une loi fédérale complétant les crédits ouverts par la loi du 6 avril 1939 pour l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation et étendant le champ d'application de cette loi aux entreprises de transports routiers qui se substituent aux compagnies de chemins de fer obérées.

I

Par un message du 23 avril 1937, à l'appui du projet de la loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux chemins de fer privés, nous demandions un crédit de 150 millions de francs pour assainir des entreprises de chemins de fer obérées. Ce montant avait été fixé sur la base d'enquêtes et de calculs relatifs aux fonds nécessaires pour assainir ceux de ces chemins de fer qui présentent une grande importance économique ou militaire. Ne partageant pas les craintes exprimées par une minorité des commissions parlementaires et passant outre aux avertissements du représentant du Conseil fédéral, qui signalait que des crédits complémentaires pourraient devenir nécessaires par la suite, les chambres réduisirent, dans la loi, le crédit à 140 millions de francs, tout en agrandissant sensiblement le cercle des entreprises admises à bénéficier de l'aide. Sur ce crédit, une part de 125 millions de francs fut réservée à l'assainissement financier (dégrèvement) et le solde de 15 millions de francs aux améliorations techniques. Les subsides octroyés par la Confédération furent suffisants lorsqu'il s'agissait d'assainissements purement financiers. Ils ne le furent pas pour les entreprises dont les installations devaient aussi être améliorées. Les nécessités techniques sont fort

différentes suivant les entreprises. Pour les unes, c'est surtout le changement du mode de traction qui s'impose, en vue de satisfaire aux exigences nouvelles; pour d'autres, il s'agit de reconstruire complètement les installations ou de moderniser et d'accroître le matériel roulant.

Dans certains cas, l'amélioration technique fut possible, les frais ayant pu être couverts par les subsides de la Confédération et des cantons, ajoutés aux ressources que les résultats favorables des années de guerre avaient assurées aux entreprises. Là aussi, les difficultés n'ont toutefois pas manqué, en raison de la hausse des prix et des salaires qui s'est produite depuis le début de la guerre et qui a fréquemment provoqué un dépassement sensible des devis.

A l'égard des entreprises qui envisageaient un changement du mode de traction, il fallait examiner si l'importance des nouvelles immobilisations requises notamment pour l'électrification de lignes, se justifiait. Il convenait aussi d'attendre de savoir si les progrès techniques accomplis entre temps n'appelleraient pas des solutions meilleures et mieux appropriées aux conditions données. En outre, la pénurie de matières premières retarda la mise en chantier des travaux d'une certaine importance. Il fallait enfin tenir compte des recommandations et des instructions du Conseil fédéral visant à différer, dans la mesure du possible, l'exécution des travaux de grande envergure en vue du chômage qui pourrait se produire dans l'avenir.

Le financement de projets se heurta à des difficultés, restées insurmontables, surtout lorsqu'il s'agissait de chemins de fer intéressant des cantons ou des communes pauvres, comme c'est le cas du chemin de fer Stansstad-Engelberg et des chemins de fer du Jura bernois.

La réalisation de certains projets fut enfin différée parce que l'on escomptait une baisse des prix dans l'après-guerre; c'est malheureusement une hausse qui se produisit. Or, la sécurité de l'exploitation des entreprises à assainir ne peut plus être garantie longtemps. Dans certains cas, il faut s'attendre à l'arrêt prochain de l'exploitation.

Aux termes des articles 5 et 17 de la loi du 6 avril 1939, les cantons et les communes doivent prendre à leur charge une part *au moins égale* à celle de la Confédération. Dans les aides accordées jusqu'ici, la Confédération et les cantons ont généralement couvert les montants nécessaires par parts égales. Ici et là, les cantons et les communes durent cependant se charger de parts sensiblement plus importantes, afin de ménager les crédits fédéraux encore disponibles; il en fut notamment ainsi pour les chemins de fer du Sernftal, d'Oensingen-Balsthal, d'Uerikon-Bauma, du Val-de-Travers, des Montagnes neuchâteloises et les chemins de fer électriques veveysans.

Rappelons, à cet égard, que ce n'est que dans les premiers mois de 1944 qu'il a été possible d'autoriser les chemins de fer privés liés aux chemins de fer fédéraux par des tarifs directs à relever quelque peu leurs taxes.

A ce moment, le relèvement était cependant déjà compensé par l'augmentation des frais d'exploitation. Ajoutons que les chemins de fer privés n'eurent pas, ou pas dans la même mesure que les chemins de fer fédéraux, la possibilité de compenser l'augmentation des charges d'exploitation par un accroissement correspondant des recettes. Aucun des chemins de fer liés aux chemins de fer fédéraux par des tarifs directs ne put ainsi prendre lui-même, en temps utile, les mesures qui s'imposaient. Une aide complémentaire aux chemins de fer privés constituerait ainsi un juste dédommagement pour le préjudice qu'ils ont subi du fait d'une structure tarifaire qui pourtant se justifie du point de vue économique.

La commission d'experts pour l'aide aux chemins de fer privés, comme aussi le département des postes et des chemins de fer, ont longtemps estimé que les crédits ne devraient pas être augmentés. Ils pensaient tous deux qu'après la guerre, les prix des matières premières diminueraient, que la démobilisation de l'armée provoquerait une diminution du degré d'occupation et qu'il faudrait peut-être même faire appel aux crédits ouverts pour la lutte contre le chômage. Au lieu de cela, les prix continuèrent de monter. Cette tendance fut particulièrement nette en ce qui concerne le matériel roulant des chemins de fer. Il ne serait cependant pas juste que les entreprises qui furent obligées de différer la mise à exécution de leurs projets d'améliorations techniques, et qui suivirent ainsi les instructions officielles demandant de surseoir aux travaux importants, dussent supporter les conséquences de cette évolution imprévisible.

Nous fondant sur des considérations analogues, nous avons demandé, dans notre message du 21 janvier 1947, une *subvention complémentaire* pour l'aménagement des voies de communication à travers le lac de Zurich par la digue de Rapperswil; ce faisant, nous reconnaissions, en principe, la nécessité d'augmenter les crédits d'avant-guerre qui se sont révélés insuffisants par suite du renchérissement du matériel et de l'augmentation des salaires. L'arrêté fédéral du 9 juin 1947 accorda un crédit complémentaire de 33⅓ pour cent du devis des frais additionnels. Cette décision des chambres incita le département des postes et des chemins de fer et sa commission d'experts pour l'aide aux chemins de fer privés à reviser leur attitude à l'égard des crédits complémentaires pour ladite aide.

Nous dûmes nous occuper, ces tout derniers temps, des demandes de crédits complémentaires des cantons de Zurich et Genève, relatives aux aéroports de Kloten et de Cointrin, le renchérissement ayant provoqué là aussi un dépassement des devis. Tout en reconnaissant que le trafic aérien a un caractère international et qu'il mérite à ce titre, surtout en son stade initial, de bénéficier de l'appui financier de la Confédération, nous devons relever que la plus grande partie de ce trafic ne saurait être traitée sur un pied d'égalité avec les transports publics indispensables qui empruntent le rail.

Au-dessus de toutes ces raisons, il en est une qui fait apparaître les crédits disponibles comme insuffisants. Certaines lignes privées ne sont pas encore équipées du block de ligne pour la sécurité en pleine voie, dispositif que la fréquence actuelle des trains rend indispensable. Cette lacune a eu des conséquences particulièrement graves lors du tragique accident survenu à Biberbrücke sur la ligne du Sud-Est. L'intérêt du pays et des chemins de fer secondaires au service du tourisme exige impérieusement qu'on s'attache à parfaire, avec l'appui de la Confédération, la sécurité de l'exploitation sur nos lignes par les procédés modernes les mieux appropriés. Une enquête a montré que l'installation de blocks de ligne sur les lignes privées où la fréquence quotidienne dépasse 50 trains exigerait une somme évaluée à sept millions de francs. Les entreprises ferroviaires ne sont pas à même de couvrir par leurs seules ressources des dépenses de cet ordre.

II

1. La question du *remplacement du chemin de fer par d'autres moyens de communication* a déjà été examinée en corrélation avec l'assainissement et la réorganisation des chemins de fer fédéraux, de même qu'avec le redressement financier des entreprises privées obérées. Aux termes de l'arrêté fédéral du 20 décembre 1934 autorisant certaines mesures temporaires en vue de la réorganisation et de l'assainissement des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral avait déjà le pouvoir d'autoriser l'administration des chemins de fer fédéraux à apporter au mode d'exploitation les modifications lui paraissant utiles pour adapter le service aux nouvelles conditions du trafic et conciliables avec les intérêts de l'économie nationale. C'est pourquoi l'arrêté du Conseil fédéral du 24 novembre 1936 (RO **52**, 869) autorisa les chemins de fer fédéraux à suspendre l'exploitation du tronçon Otelfingen—Niederglatt. L'article 4 de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux (RO **61**, 771) et le message y relatif (FF 1936, III, 217) contiennent une disposition analogue. Or, si la substitution d'un service de transports routiers à telle ou telle ligne des chemins de fer fédéraux peut se justifier, elle peut s'imposer à plus forte raison pour certains chemins de fer privés obérés.

2. Le message à l'appui du projet de loi sur l'aide aux chemins de fer privés exposait que pour certains de ces chemins de fer le maintien intégral ou partiel de l'exploitation ferroviaire ne se justifiait plus guère. L'application de la loi a démontré la vérité de cette constatation. Il y a des chemins de fer privés auxquels un trafic désormais fort réduit n'assure plus que des résultats d'exploitation insuffisants et qui se trouvent dès lors aux prises avec des difficultés telles qu'il faut considérer d'emblée comme impossible un assainissement qui leur permettrait à l'avenir de se suffire d'une manière durable. On ne saurait pourtant se borner à constater que le maintien de l'exploitation ferroviaire n'est pas économique

pour ces lignes et qu'une aide de la Confédération ne se justifie pas à leur égard. Là où il n'est pas possible pour des raisons économiques ou militaires de se passer d'un service public suffisant et adapté aux circonstances, on doit, au contraire, rechercher la possibilité d'un service de remplacement. Il y a lieu de considérer comme acquis qu'aucune des administrations de chemin de fer ne serait en mesure de réunir elle-même les ressources nécessaires pour remplacer l'exploitation ferroviaire par un service de transports routiers. Il convenait donc d'examiner si, les autres conditions requises pour l'aide aux chemins de fer privés étant remplies, il serait possible, sans modification de la loi, d'accorder une aide fédérale pour de tels remplacements. La question a reçu une réponse négative de la commission d'experts pour l'aide aux chemins de fer privés. La même réponse a été donnée par le « comité d'études pour les questions de remplacement du chemin de fer par d'autres moyens de communication », institué par le département des postes et des chemins de fer en vue de l'étude des problèmes généraux de la coordination des transports par le rail et par la route, ainsi que la possibilité d'accorder des crédits pour la création de possibilités de travail dans le domaine des transports.

Lors des délibérations relatives à la loi sur l'aide aux chemins de fer privés, la possibilité d'utiliser des crédits de la Confédération pour de tels remplacements n'a pas été envisagée. Le message ne mentionne expressément l'arrêt de l'exploitation ferroviaire qu'en corrélation avec la limite fixée au champ d'application de l'aide fédérale. Vu la nécessité de remplacer certaines exploitations ferroviaires qui ne répondent plus aux exigences actuelles du trafic, il importe donc aujourd'hui de compléter la loi dans ce sens. A cet effet, il faut non seulement prévoir l'aide pour permettre le remplacement du chemin de fer par un service de transports routiers, mais encore résoudre les autres problèmes qui se posent à cet égard, tels que l'arrêt de l'exploitation ferroviaire, le retrait de la concession, ainsi que la situation des créanciers du chemin de fer et celle de son personnel.

III

LES REQUÊTES VISANT A L'AUGMENTATION DES CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES POUR L'AIDE AUX CHEMINS DE FER PRIVÉS

1. C'est une requête présentée le 11 juillet 1947 par le Conseil exécutif du *canton de Berne* au département des postes et des chemins de fer qui souleva pour la première fois la question de crédits complémentaires pour l'aide aux chemins de fer privés. Le canton de Berne demande que la contribution fédérale de 4,1 millions de francs prévue par la loi sur l'aide aux chemins de fer en faveur de ses lignes privées, à savoir les chemins de fer du Jura, de la rive droite du lac de Thoune, Langenthal-Jura, Langen-

thal-Melchnau et Soleure-Zollikofen-Berne, soit portée à 11,5 millions de francs. Le canton de Soleure, aussi intéressé à l'assainissement de la ligne Soleure-Zollikofen-Berne, appuya la requête du gouvernement bernois par un mémoire daté du 13 septembre 1947.

Ces requêtes se fondaient sur le renchérissement des matériaux et le relèvement des salaires, lesquels, était-il dit, ont augmenté dans une telle mesure les frais d'exécution des projets de renouvellement que des subsides accrus de la Confédération sont devenus indispensables si l'on ne ne veut pas voir échouer la restauration technique de ces lignes et assister à brève échéance à la ruine de différents chemins de fer privés bernois.

Dans sa séance du 20 septembre 1948, le Grand conseil du canton de Berne s'est à nouveau occupé de la situation des chemins de fer privés bernois; il a constaté que, pour certaines de ces entreprises, la situation a empiré dans une mesure inquiétante. Les renouvellements techniques envisagés s'imposent d'une façon impérieuse et urgente, en sorte que l'œuvre de secours devrait être déclenchée immédiatement. Aussi le Conseil exécutif a-t-il déposé le 24 septembre 1948 entre les mains du Conseil fédéral une initiative à soumettre à l'Assemblée fédérale, conformément à l'article 93, 2e alinéa, de la constitution.

2. Le 20 septembre 1947, le *Conseil d'Etat du canton de Bâle-Campagne* fit savoir au département des postes et des chemins de fer que l'électrification envisagée du chemin de fer de Waldenburg, avec un devis de frais de 3 millions de francs, ne pourrait pas être exécutée si la contribution de 300 000 francs de la Confédération n'était pas sensiblement augmentée.

3. Par requête commune du 28 mai 1948, les *gouvernements valaisan et vaudois* ont sollicité une contribution fédérale plus importante aux frais du renouvellement technique du chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry. La contribution de la Confédération aux frais estimés à 2,2 millions de francs avait été fixée à 700 000 francs.

4. Dans le même ordre d'idées, nous devons mentionner la requête commune des cantons d'*Unterwald-le-Haut et le -Bas*, du 25 novembre 1946, relative à l'amélioration des conditions de transport dans la vallée d'Engelberg. Une contribution fédérale de 1 million de francs, à valoir sur les crédits pour l'aide aux chemins de fer privés, était prévue pour cette amélioration, alors que la reconstruction de la ligne Stansstad-Engelberg coûterait 11 millions de francs. Ces cantons montagneux, sans grandes ressources financières, se trouvent dans l'impossibilité d'exécuter une œuvre de cette envergure à défaut d'une aide fédérale supplémentaire, pour laquelle ils demandent un arrêté spécial. Outre la reconstruction du chemin de fer Stansstad-Engelberg, ces cantons demandent que la Confédération, ou, dans le cas particulier les chemins de fer fédéraux, opèrent à leurs frais la jonction de cette ligne avec celle du Brünig par la construction du

raccordement Hergiswil-Stans. Les enquêtes auxquelles on a procédé jusqu'ici ont démontré que la solution d'une liaison Stansstad-Lucerne par bateaux directs rapides, faisant suite à la ligne modernisée d'Engelberg, était équivalente quant à la capacité de trafic, la durée du trajet et le prix du voyage, à celle d'une ligne ferroviaire ininterrompue passant par Hergiswil. On devrait établir encore si la construction d'un raccordement partant de Hergiswil se justifierait économiquement. Pour le faire, il faudrait l'expérience de plusieurs années d'un trafic combiné par le bateau et un chemin de fer modernisé. Des difficultés techniques et d'exploitation en gare de Lucerne, auxquelles il est impossible de remédier dans un proche avenir, compliquent la solution du raccordement de Hergiswil. Or, l'amélioration des conditions de transport dans la vallée d'Engelberg est une nécessité urgente, due uniquement à l'état technique de la ligne.

5. Outre ces requêtes de gouvernements cantonaux, des demandes ont été présentées par certaines administrations ferroviaires en vue d'une aide accrue de la Confédération. Le 13 septembre 1947, la compagnie du chemin de fer *St-Gall-Speicher-Trogen* fit savoir à l'office des transports que la contribution fédérale de 100 000 francs qui était envisagée ne permettait pas d'exécuter le renouvellement technique, dont les frais sont évalués à 2 095 000 francs; notre examen de la question a confirmé la justesse de cette manière de voir. Compte tenu de cette contribution fédérale et des ressources de la compagnie, il resterait un découvert de 1 720 000 francs.

Les chemins de fer *Aarau-Schöftland et du Wynental*, qui se proposent de fusionner juridiquement et techniquement, demandèrent, le 3 mai 1948, que l'aide fédérale prévue fût portée de 600 000 à 1 200 000 francs. Le devis de construction des projets techniques, examiné par nos services s'établit à 2 950 000 francs.

6. Aux chambres fédérales, la nécessité d'une aide complémentaire de la Confédération a été signalée dès que le canton de Berne eut présenté sa requête. Le 25 septembre 1947, nous fûmes invités par un postulat de M. Mouttet, député au Conseil des Etats, appuyé par 26 cosignataires, et un postulat de M. Moine, conseiller national, appuyé par 17 cosignataires, à examiner si la loi du 6 avril 1939 ne devrait pas être complétée en raison de l'augmentation des salaires et du renchérissement du matériel, étant donné que différents chemins de fer privés ne sont pas en mesure, vu les circonstances nouvelles, de procéder aux renouvellements et améliorations envisagés.

Ces postulats ont été transformés en motions au cours de la session d'automne 1948 et repris par MM. Flükiger et Studer-Berthoud après que MM. Mouttet et Moine eurent cessé de faire partie des chambres fédérales. Le 10 décembre 1947, M. von Moos, député au Conseil des Etats, avait déposé une interpellation relative à l'assainissement des conditions de transport dans la vallée d'Engelberg.

Dans notre rapport des 12/19 octobre 1948 à la commission du Conseil national pour la réforme constitutionnelle des finances fédérales, nous avons déjà signalé que la Confédération ne pourrait guère se dispenser de fournir une nouvelle aide en faveur des chemins de fer privés, si l'on voulait éviter que l'œuvre commencée par la loi du 6 avril 1939 demeurât fragmentaire. Cette opinion est renforcée par les requêtes et les revendications énumérées ci-dessus; il importe de souligner à cet égard les conséquences regrettables qu'aurait la suppression de l'exploitation de certaines lignes, suppression qui pourrait devenir nécessaire si la sécurité technique n'était plus assurée.

IV

L'IMPORTANCE DES CRÉDITS COMPLÉMENTAIRES

Il n'est pas possible de prévoir que la Confédération prendra à sa charge la moitié des frais pour toutes les demandes d'assainissement en cours. Déjà en appliquant la loi sur l'aide aux chemins de fer privés, il a fallu, dans certains cas, s'écarter de cette règle; les cantons et les communes intéressés durent se charger de prestations sensiblement supérieures. Il importe cependant, en fixant l'importance de l'aide fédérale, de tenir compte de la situation financière des cantons et des communes.

Au vu des différentes requêtes qui entrent en ligne de compte pour l'octroi de crédits complémentaires, nous avons établi comme il suit l'importance de ces crédits:

1. *Chemins de fer du Jura.* — Une part de 3,5 millions des 125 millions de francs prévus au chapitre Ier de la loi a été portée en compte pour le renouvellement technique de ces chemins de fer. L'électrification est la solution technique envisagée pour ces lignes exploitées en grande partie à la vapeur. Pour le tronçon à voie normale Saignelégier-Glovelier, fortement déficitaire, le remplacement de l'exploitation ferroviaire par un service d'automobiles a également été étudié et donne lieu actuellement à des essais; de toutes façons, l'exploitation de cette ligne devait être suspendue pour des raisons de sécurité. Or, la population insiste pour que l'on étudie la possibilité de maintenir l'exploitation de ce chemin de fer. Suivant le mode de traction qui sera choisi, les frais de construction s'élèveront à 14 ou 16 millions de francs. La population de la région devra pouvoir dire son mot au sujet de la structure à donner aux transports publics. Ce ne pourra cependant être l'affaire de la Confédération de supporter les conséquences financières d'un appareil de transport trop coûteux eu égard au trafic modeste auquel il doit faire face. Etant données les ressources financières modestes des communes desservies, le montant primitivement prévu pour la contribution fédérale devrait pouvoir être au moins doublé.

2. *Entreprises de transport de la région de Locarno.* — Un montant de 1,3 million de francs avait d'abord été prévu pour ces entreprises, ce mon-

tant étant pris sur les crédits disponibles. Le programme technique ayant été définitivement mis au point, le montant nécessaire au renouvellement s'élève à 4 millions de francs, alors que l'assainissement financier exige à lui seul 1,45 million de francs. L'amélioration technique de ces entreprises nécessite, outre le renouvellement des installations ferroviaires et du matériel roulant, l'acquisition de bateaux et la construction d'un chantier naval pour la navigation sur le Lac Majeur. Cette mesure revêt une certaine importance sur le plan de la politique internationale; il en est de même pour le renouvellement de la ligne des Centovalli, qui joue un certain rôle dans le trafic entre la Suisse occidentale et le Tessin. Compte tenu des contributions prévues de la Confédération et du canton du Tessin, ainsi que des ressources de la société, il manque encore un million de francs pour l'assainissement. Si les autorités italiennes pouvaient fournir leur part des montants nécessaires à l'acquisition de matériel roulant neuf pour le tronçon italien du chemin de fer des Centovalli, il faudrait encore prévoir une augmentation de 1,1 million de francs des fonds nécessaires au renouvellement. Le programme envisagé ne saurait être réalisé sans une augmentation des subsides de la Confédération.

3. *Chemins de fer Langenthal-Jura et Langenthal-Melchnau.* — Les fonds nécessaires à l'assainissement de ces entreprises s'élèvent à 2 350 000 francs; la part prévue à la charge de la Confédération s'élevait à 100 000 francs. Par son mémoire du 11 juillet 1947, le canton de Berne sollicite une augmentation substantielle de cette contribution. Même après le renouvellement de leurs installations, ces chemins de fer régionaux resteront déficitaires. Il faudra que le canton de Berne et les communes intéressées se chargent des déficits d'exploitation. Outre cela, l'assainissement financier, qui s'impose également, leur incombera entièrement. Il serait juste dès lors d'augmenter la part de la Confédération aux frais de reconstruction.

4. *Chemin de fer de la rive droite du lac de Thoune.* — Compte tenu des fonds disponibles de l'entreprise, qui envisage l'introduction de trolleybus, le découvert des frais de cette transformation s'élève à 3 200 000 francs. La contribution de 200 000 francs prévue à la charge de la Confédération est insuffisante pour permettre de réaliser ce projet. Cette transformation s'impose en particulier si l'on veut assainir les transports routiers sur la rive droite du lac de Thoune; la Confédération ne saurait s'en désintéresser, vu leur importance pour le tourisme. Il ne semble pas dès lors qu'elle puisse se dispenser d'augmenter sa contribution.

5. *Chemin de fer Soleure-Zollikofen-Berne.* — Les fonds nécessaires à l'assainissement de ce chemin de fer s'élèvent à 3 millions de francs. Dans sa requête du 11 juillet 1947, le canton de Berne demandait que la contribution fédérale fût portée de 300 000 à 1,5 million de francs. Si l'on considère que deux cantons contribueront à cet assainissement et que la compagnie dispose de certains fonds, les revendications du canton de Berne

paraissent exagérées. Le rôle de ce chemin de fer dans l'économie de la région desservie justifie cependant une certaine augmentation de la contribution fédérale.

6. *Chemin de fer Stansstad-Engelberg.* — Plusieurs projets de reconstruction de ce chemin de fer ont été établis. Une conférence qui réunissait le 23 août 1945 les autorités et les représentants des milieux intéressés, approuva un projet dont la réalisation coûterait aujourd'hui 12 millions de francs. Si l'on déduit les fonds disponibles de la compagnie et si l'on porte en compte les frais des travaux de renouvellement déjà exécutés, le montant des dépenses de construction encore à couvrir s'élève à 11 millions de francs. Il serait naturellement impossible aux cantons et communes d'Unterwald, qui ne disposent pas de moyens financiers importants, d'entreprendre l'exécution de ce projet si la Confédération s'en tenait à la contribution de 1 million de francs.

7. *Chemin de fer de Waldenburg.* — Les frais d'électrification de cette ligne étaient évalués à 3 millions de francs. Vu les crédits encore disponibles, on envisageait une contribution fédérale de 300 000 francs. Le canton de Bâle-Campagne et les communes intéressées ne sont pas en mesure de fournir les fonds qui manquent.

8. *Chemin de fer St-Gall-Speicher-Trogen.* — Compte tenu des disponibilités de ce chemin de fer, il reste un découvert de 1 820 000 francs dans les fonds nécessaires à l'assainissement. La contribution fédérale envisagée, de 100 000 francs, paraît plus que modeste. L'importance de ce chemin de fer routier est cependant purement locale; aussi incombera-t-il aux cantons et communes intéressés de se charger d'une part importante des frais de renouvellement.

9. *Chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry.* — Les frais de substitution d'un service automobile à l'exploitation ferroviaire de la ligne Aigle-Monthey étaient estimés à 2,2 millions de francs. Vu le petit nombre des communes intéressées, il serait indiqué, afin de ne pas les grever trop lourdement, de rendre plus substantielle l'aide fédérale envisagée, qui est de 700 000 francs. Les cantons de Vaud et du Valais ont demandé une aide fédérale de 50 pour cent des frais de construction; outre leur part des frais de changement du mode de transport, ils devront supporter ceux qui découlent de l'aménagement de la route, ce qui justifierait une aide accrue de la Confédération.

10. *Chemins de fer Aarau-Schöftland et du Wynental.* — La modernisation et la réunion technique de ces entreprises, qui devraient fusionner aussi juridiquement à l'occasion des mesures prises pour venir en aide aux chemins de fer privés, reviendraient à 2 950 000 francs. La contribution fédérale envisagée, de 600 000 francs, doit être considérée comme insuffisante. Etant donné que la rentabilité de ces chemins de fer ne permet pas

de leur accorder les prêts prévus à l'article 14 de la loi, l'aide fédérale devrait être augmentée dans une mesure appropriée.

11. *Installations de sécurité.* — Les études auxquelles on a procédé en vue d'établir le montant nécessaire pour équiper de blocks de ligne les lignes privées dont la fréquence des trains dépasse 50 par jour indiquent un montant approximatif de 7 millions de francs. Une contribution fédérale de 30 pour cent à ces frais peut être considérée comme appropriée et suffisante, vu la grande importance de cette acquisition pour la sécurité de l'exploitation.

Compte tenu de l'augmentation des prix survenue depuis l'élaboration des devis pour les projets techniques susmentionnés, les frais totaux de construction s'établissent à environ 58 millions de francs, dont 8,1 millions seulement sont couverts par les crédits encore disponibles de l'aide aux chemins de fer privés. Il faut considérer comme exclu que ces projets de renouvellement puissent être exécutés avec des contributions fédérales si modestes. D'un autre côté, on ne saurait s'en tenir à la règle qui fut généralement appliquée dans les opérations d'assainissement effectuées en vertu de la loi d'aide aux chemins de fer privés, règle selon laquelle la Confédération assumait la moitié des charges. Les calculs que nous avons faits montrent qu'il faudrait un *crédit complémentaire de 15 millions de francs* pour mettre à exécution les projets en question. Le crédit disponible atteindrait ainsi 23,1 millions de francs, soit 40 pour cent des frais de construction totaux.

Ce crédit complémentaire permettrait d'atteindre le but que s'était proposé la loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux chemins de fer privés et de parachever l'œuvre de secours en faveur de ces entreprises. De nouvelles demandes de crédit de leur part ne sauraient dès lors être considérées qu'après l'établissement de nouvelles bases juridiques.

Projets de remplacement de chemins de fer par des services de transports routiers

D'après l'enquête à laquelle on a procédé, des projets de cette nature (adoption du système d'exploitation par automobiles ou trolleybus) doivent être étudiés, pour les chemins de fer privés suivants:

1. *Chemin de fer de l'Oberland zurichois* (Wetzikon-Meilen, Uster-Oetwil, section Uerikon-Hinwil du chemin de fer Uerikon-Bauma). Par le vote populaire du 26 mai 1946, la contribution cantonale pour le remplacement de ces chemins de fer par un service d'automobiles a déjà été décidée. Les frais d'établissement dudit service ont été évalués à 2 600 000 francs, dont 2,4 millions ont été pris en charge par le canton de Zurich et les communes intéressées, la contribution escomptée de la Confédération s'élevant à 200 000 francs. Il a déjà

été question de ce projet dans le message du 15 juillet 1947 concernant l'abrogation de la concession du chemin de fer Uerikon-Bauma et l'acquisition du tronçon Hinwil-Bäretswil-Bauma par la Confédération (FF 1947, II, 581). Dans les délibérations des commissions parlementaires, on a bien fait ressortir que l'aide fédérale envisagée en faveur de ce service de remplacement d'un chemin de fer ne pouvait se concevoir que par une adjonction à la loi.

2. Le remplacement de l'exploitation ferroviaire de la *ligne de la rive droite du lac de Thoune* par un service de trolleybus a été décidé par l'assemblée générale de cette compagnie.
3. Pour ce qui est du *chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry*, le remplacement du chemin de fer est prévu pour la transversale Aigle-Monthey.
4. S'il ne devait pas être possible de financer le redressement des *chemins de fer du Jura bernois*, de *Langenthal-Jura et de Langenthal-Melchnau*, il serait nécessaire, vu l'importance de ces chemins de fer pour les régions qu'ils desservent, de créer un service de remplacement. En ce qui concerne les *chemins de fer du Jura bernois*, l'assemblée générale a décidé de renoncer au transport des voyageurs sur la ligne Saignelégier-Glovelier et d'effectuer ce transport par automobiles, ce qui est chose faite depuis le 9 mai 1948 (mesure provisoire).
5. *Chemin de fer St-Gall-Speicher-Trogen.* Bien que les expertises techniques auxquelles ce chemin de fer a donné lieu se prononcent en faveur du maintien de l'exploitation ferroviaire, il n'est pas exclu que l'on se rallie à l'exploitation par trolleybus, étant donné qu'une telle mesure pourrait s'imposer pour des raisons inhérentes à l'exploitation et à la circulation routière, par suite du remplacement des tramways de St-Gall par des trolleybus.

V

LE PROJET DE LOI

Titre et préambule

Le projet est un complément à la loi sur l'aide aux chemins de fer privés et, comme cette loi, se fonde sur les articles 23 et 26 de la constitution.

Article premier

Vu les considérations exposées dans les chapitres I à IV ci-dessus, nous proposons un crédit complémentaire de 15 millions de francs, qui pourra permettre aussi de remplacer des chemins de fer obérés par des services de transports routiers. Comme il est dit au chapitre I, les crédits ouverts par la loi sur l'aide aux chemins de fer privés devaient contribuer

à combattre la crise et le chômage que l'on craignait de voir apparaître dans l'après-guerre. Or, la situation économique évolua, contre toute attente, dans un sens favorable. Aujourd'hui, la prospérité que nous avons connue ces derniers temps est déjà à son déclin; dans certaines branches économiques, le maintien de l'emploi donne lieu à des difficultés. C'est pourquoi il convient de réserver à la Confédération le droit de fixer elle-même le moment où les entreprises de chemins de fer devront passer leurs commandes en vue de renouveler et améliorer leurs installations et leur matériel roulant, en tant que ces commandes dépendent de l'aide fédérale. Celle-ci peut ainsi devenir un précieux moyen de maintenir le niveau de l'emploi sans qu'il en résulte de préjudice pour les entreprises assistées. Un ajournement des adjudications ou des commandes pour des raisons relatives à la création future de possibilités de travail devra cependant être subordonné à la nécessité et à l'urgence des mesures à prendre pour la sécurité de l'exploitation.

Art. 2

La loi sur l'aide aux chemins de fer privés a été mise en vigueur le 1er novembre 1939. Le délai fixé à l'article 15, 2e alinéa, expire en 1949. Il est impossible de clore l'aide avec son complément dans le temps fixé par la loi du 6 avril 1939; aussi proposons-nous de prolonger ce délai.

Art. 3

Les caractéristiques des services de transports publics tels que les chemins de fer au bénéfice d'une concession sont notamment l'obligation d'assurer l'exploitation, celle d'établir et de respecter l'horaire, celle enfin d'appliquer les tarifs publiés. En principe, le service de transports routiers qui remplacera, le cas échéant, un chemin de fer, doit être soumis aux mêmes obligations. Celles-ci doivent être fixées dans la convention relative à l'aide reçue, en tant qu'elles ne sont pas déjà mentionnées dans la concession. Il importe que l'on tienne ici compte des particularités d'une entreprise de transports routiers. L'entreprise qui se substitue au chemin de fer doit néanmoins satisfaire aux exigences du trafic public.

Afin que la solution la mieux appropriée et la plus économique puisse être choisie, une aide doit pouvoir également être accordée pour permettre de remplacer de simples tronçons de lignes par des services de transports routiers; de même, si l'on veut appliquer dans son esprit l'article 12 de la loi sur l'aide aux chemins de fer privés, il importe que cette aide puisse intervenir en faveur de la réunion de plusieurs entreprises ferroviaires en une seule entreprise de transports routiers.

Art. 4

En vertu d'une jurisprudence constante, la concession de chemin de fer est un acte découlant de la souveraineté de l'Etat. L'autorisation de

construire et d'exploiter une ligne peut en tout temps être retirée si l'intérêt public l'exige. Néanmoins, les droits réservés à l'entreprise par la concession doivent être considérés comme des droits acquis qui ne sauraient lui être retirés sans indemnité avant l'extinction de la concession, sauf dans le cas d'annulation prévue à l'article 28 de la loi du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer. Pour prévenir les demandes d'indemnité qui pourraient être présentées lors du retrait de la concession, l'aide a été subordonnée à l'obligation de renoncer à la concession ferroviaire.

Les créanciers peuvent cependant être touchés par cette renonciation, notamment les créanciers d'emprunts contractés par le chemin de fer; en effet, en renonçant à la concession, l'entreprise renonce en même temps à son but social, et des changements résultant soit de la modification des statuts, soit de la liquidation, peuvent survenir, qui affecteront la situation desdits créanciers.

Aux termes de l'article 11 de la loi relative à la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises, les créanciers gagistes ne peuvent entraver l'exploitation de l'entreprise; ils ne peuvent pas davantage s'élever contre des changements apportés à la propriété foncière ou au matériel. Ils peuvent toutefois s'opposer à l'aliénation de l'entreprise ou de parties de celle-ci, à la vente des biens-fonds ou du matériel d'exploitation et à la fusion avec d'autres entreprises, au cas où la sécurité de leur créance serait mise en péril. Cette limitation des droits des créanciers a été édictée dans l'intérêt du maintien de l'exploitation ferroviaire. Elle perd cependant toute raison d'être dès qu'il s'agit non plus de maintenir l'exploitation du chemin de fer, mais de la suspendre du fait de son remplacement par un service de transports routiers. Il faut donc admettre que les droits des créanciers gagistes ne sont plus limités dès qu'il est question d'arrêter l'exploitation du chemin de fer et que ces créanciers peuvent s'opposer à une décision de la compagnie relative au retrait de la concession. Cependant, pour éliminer d'emblée le moindre doute à cet égard, le 2e *alinéa* prévoit que l'aide de la Confédération ne peut être accordée que si des créanciers ne disposant pas de garanties suffisantes, approuvent la décision de la compagnie de demander le retrait de la concession. Cela vaut notamment pour les créanciers d'emprunts par obligations garanties par gages. Ceux-là aussi ont prêté leurs fonds, en croyant à l'obligation de l'entreprise de maintenir l'exploitation, obligation découlant de la concession. Dès lors, si la Confédération entend, à la demande de l'entreprise, retirer la concession avant son terme, il importe qu'ils soient protégés par l'obligation incombant à la compagnie de requérir leur consentement pour pouvoir renoncer à la concession. La Confédération ne pourra ainsi pas être obligée de dédommager ces créanciers pour les pertes qui pourraient naître du retrait prématuré de la concession.

Art. 5 à 7

L'entreprise ferroviaire exigeant beaucoup de son personnel, celui-ci bénéficie dans la législation d'une protection toute particulière. Cette protection se manifeste non seulement dans la durée du travail (loi du 6 mars 1920 sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications, RO 36, 791), mais encore dans l'obligation de l'entreprise, prévue dans les concessions, de créer des institutions de prévoyance. Les caisses de pensions et de secours des entreprises de chemins de fer sont régies par la loi du 28 juin 1889 (RO 11, 246) et surveillées directement par la Confédération. La loi exige qu'en cas de changement dans l'exploitation, les intérêts du personnel ferroviaire soient sauvegardés.

Il importe que malgré l'arrêt de l'exploitation ferroviaire, les agents du chemin de fer conservent autant que possible leur situation, en tant naturellement qu'ils sont valides et qualifiés. Tous ceux qui sont qualifiés et qui peuvent être formés en vue de l'exploitation nouvelle doivent être conservés. Ce résultat peut être obtenu soit par la convention relative à l'aide accordée, soit par la concession délivrée à l'entreprise de transports routiers.

L'utilisation du personnel ferroviaire dans le service de transports routiers ne manquera cependant pas de soulever des difficultés. Nous pensons spécialement au cas où le personnel doit être affecté au service de la traction, parce qu'il faudra au préalable l'instruire dans la conduite des autobus ou des trolleybus et que l'article 34, 2e alinéa du règlement d'exécution du 25 novembre 1932 (RO 48, 735) de la loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles exige que le requérant, pour pouvoir conduire un autocar lourd, ait conduit un camion automobile pendant une année sans avoir fait l'objet de plainte. Le remplacement, en 1937, d'une ligne de tramway à Lausanne par une ligne de trolleybus n'eut déjà guère été possible si nous n'avions pris le 10 septembre 1937 un arrêté prévoyant, en dérogation au règlement précité, des prescriptions moins sévères pour l'instruction des « wattmen » appelés à devenir conducteurs de trolleybus. Cette réglementation spéciale, qui n'avait tout d'abord été établie que pour le service des trolleybus à Lausanne, fut étendue, avec de nouvelles facilités, par un arrêté du Conseil fédéral du 6 septembre 1938, à tous les cas où d'anciens « wattmen » sont instruits pour devenir conducteurs de trolleybus. Cette réglementation spéciale a donné satisfaction *(art. 5)*.

Tous les agents de chemins de fer ne peuvent cependant pas être instruits en vue d'autres fonctions; il en est aussi qui ne sauraient, pour d'autres raisons, être employés dans un service de transports routiers. Si de tels agents sont encore aptes au travail et ne trouvent pas de situation correspondant à leurs aptitudes et à leur gain antérieur, il faudra qu'ils soient dédommagés dans une mesure appropriée par l'entreprise

ferroviaire. S'il existe une caisse de pension, l'indemnité devra correspondre aux prestations que le règlement de la caisse prévoit en cas de congédiement sans faute de l'intéressé. Faute d'une institution de prévoyance en faveur du personnel ou de disponibilités suffisantes de l'entreprise, il incombera aux cantons de se charger de l'indemnité à verser, en faisant appel, le cas échéant, aux communes desservies par la nouvelle entreprise. En dehors de l'obligation de rengager le personnel ferroviaire employable, aucune charge étrangère à l'exploitation ne pourra et ne devra être imposée à la nouvelle entreprise, attendu que son établissement n'aura été possible qu'avec le concours de fonds publics et qu'il sera probablement nécessaire, au début tout au moins, que les cantons et communes soient obligés de garantir encore la couverture de déficits d'exploitation éventuels *(art. 6)*.

Il incombe au Conseil fédéral, en vertu de l'article 7 de la loi sur les caisses de pensions et de secours, de veiller à la sauvegarde des intérêts des assurés, en cas de liquidation d'une compagnie de chemin de fer comme aussi lors de la reprise par une nouvelle entreprise des obligations d'une institution de prévoyance. Il doit donc pouvoir obliger l'entreprise se substituant à un chemin de fer de maintenir en activité les institutions de prévoyance existantes et de leur verser les contributions d'employeur prévues dans les règlements ou statuts desdites institutions. Les expériences faites jusqu'ici montrent qu'il faudra, en pareil cas, réserver à ces dernières la possibilité de s'affilier à d'autres institutions offrant toutes garanties, cela dans l'intérêt des assurés et de la compensation des risques *(art. 7)*.

Art. 8

Les concessions imposent aux chemins de fer des obligations de trafic bien déterminées. Ils ne sauraient interrompre l'exploitation comme bon leur semblerait (art. 21 de la loi sur les chemins de fer). Les entreprises de chemins de fer remplacées par un service de transports routiers ne doivent être libérées de l'obligation d'exercer leur activité qu'au moment où le nouveau service est en mesure de commencer la sienne, la continuité du service public assuré devant être garantie. C'est pour ce moment-là seulement que le département des postes et des chemins de fer ordonnera, d'entente avec les cantons intéressés, l'arrêt de l'exploitation ferroviaire.

L'accord des cantons ne sera nécessaire que pour fixer le moment de l'arrêt de l'exploitation. En approuvant la convention relative à l'aide accordée, ils se seront en effet déjà prononcés sur le principe même du remplacement, puisque, sans leur approbation et leur concours financier, un changement d'exploitation serait de toute façon impossible. Une fois que les cantons ont approuvé ce changement et qu'ils ont fourni leur contribution, la fixation du moment où l'exploitation ferroviaire doit être interrompue ne peut plus rencontrer de difficultés.

La population de la région desservie est fondée à exiger d'être informée

en temps utile de la cessation de l'exploitation ferroviaire et de son remplacement par un autre service de transport.

Art. 9

Les concessions des chemins de fer dont les installations et l'exploitation empruntent la voie publique contiennent toujours une réserve formelle relative au droit cantonal. Ce droit cantonal est réservé.

Art. 10

L'article 4 du projet de loi subordonne l'aide accordée en vue du remplacement d'un chemin de fer par un service de transports routiers à la condition que les créanciers obligataires donnent leur consentement à la demande de retrait de la concession. Ces créanciers ont ainsi la possibilité de prendre des mesures de sauvegarde de leurs intérêts, avant que l'exploitation soit suspendue et avant que la concession soit retirée.

Si la compagnie du chemin de fer décide sa dissolution en vertu des dispositions du code des obligations, les créanciers d'emprunts peuvent toujours, selon l'alinéa 1er, exiger la liquidation forcée du patrimoine de l'entreprise conformément aux dispositions de la loi du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises (RO 34, 20). Aux termes de cette loi, l'exploitation du chemin de fer ne saurait être entravée par les créanciers gagistes ni en cas de constitution de gages ni en cas de liquidation forcée. Aussi les dispositions de ladite loi ne seront-elles plus applicables sans réserve à partir de l'arrêt de l'exploitation ferroviaire.

L'article 10 de la loi sur l'aide aux chemins de fer privés prévoit que dès le dépôt de la demande de participation au redressement financier jusqu'à la décision du Conseil fédéral, et, en cas de participation de la Confédération jusqu'à l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de la date à laquelle la participation de la Confédération a été décidée, la liquidation forcée d'une entreprise ne peut être ordonnée qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral. Cette disposition s'appliquerait aussi, conformément à l'article premier, 3e alinéa, du projet de loi, aux aides accordées en vue du remplacement de l'exploitation d'entreprises ferroviaires privées par des services de transports routiers; elle n'est cependant prévue qu'aux fins de maintenir l'exploitation d'une entreprise de *chemin de fer*. Or elle est superflue là où il s'agit de l'arrêt de l'exploitation ferroviaire et s'oppose même à la sauvegarde des droits des créanciers. C'est la raison pour laquelle il faut, dès que l'annulation de la concession a été rendue publique, que la liquidation forcée puisse être ordonnée en tout temps, même sans le consentement du Conseil fédéral.

Pour simplifier la procédure de liquidation forcée, le 2e *alinéa* laisse au Tribunal fédéral le soin d'en confier l'exécution à l'office des faillites

du siège de l'entreprise ou à un administrateur spécial de la faillite, désigné par ledit tribunal, et de donner les instructions voulues. Conformément aux dispositions de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite, les objets compris dans la masse peuvent être réalisés séparément comme meubles ou immeubles, et non plus comme un tout. En revanche, la répartition du produit doit se faire selon les dispositions de la loi concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises, en raison de la classification légale des créanciers selon leur rang. Des simplifications de la procédure s'imposent également pour la conclusion d'un concordat en vertu des articles 51 et suivant de la loi susmentionnée. Le Tribunal fédéral reçoit pouvoir, selon le *3e alinéa*, de prendre les dispositions propres à simplifier la procédure concordataire. Le bienfait juridique du sursis extraordinaire, également prévu aux articles 78 et suivants de la loi sur la liquidation forcée des entreprises de chemins de fer pour garantir le maintien de l'exploitation ferroviaire, ne se justifie plus dès que cette exploitation a cessé. Le *4e alinéa* l'abandonne donc.

Nous vous prions, Monsieur le Président et Messieurs, de vouloir bien adopter le projet de loi ci-joint et nous saisissons cette occasion de vous présenter les assurances de notre haute considération.

Berne, le 25 janvier 1949.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
E. NOBS

7414

Le chancelier de la Confédération,
LEIMGRUBER

(Projet)

LOI FÉDÉRALE

complétant

celle du 6 avril 1939 sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation

---

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 23 et 26 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 25 janvier 1949,

arrête :

I. CRÉDIT

Article premier

Dispositions générales

[1] Le crédit global de 140 millions de francs, accordé pour l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation en vertu des articles 1er et 15 de la loi du 6 avril 1939, est porté à 155 millions de francs.

[2] Ce crédit doit permettre également d'accorder des subsides en vue de substituer des services de transport par la route à des chemins de fer obérés.

[3] Pour l'aide destinée au renouvellement et à l'amélioration des installations et du matériel roulant, le Conseil fédéral peut, en tant que le permettent la nécessité et l'urgence des mesures à prendre pour assurer la sécurité de l'exploitation, fixer des conditions liant la remise des commandes aux fluctuations de la situation économique.

[4] Sous réserve des dispositions qui suivent, la loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation régit la façon de déterminer la nature et l'importance de cette aide, les conditions auxquelles elle est soumise et la manière de procéder.

Art. 2

Délai

Le délai de dix ans fixé à l'article 15 de la loi du 6 avril 1939 est prorogé de cinq ans.

II. REMPLACEMENT DE CHEMINS DE FER PAR DES SERVICES DE TRANSPORTS ROUTIERS

Art. 3

Conditions posées pour l'aide

[1] L'aide n'est accordée que si le service public, considéré dans son ensemble, continue à être assuré comme auparavant ou s'il est remplacé par un service offrant d'autres avantages.

[2] Une aide peut être accordée pour le remplacement du chemin de fer par un service de transports routiers sur toute sa longueur ou seulement sur certains tronçons.

[3] La Confédération peut aussi accorder une aide en vue de provoquer la réunion de deux ou de plusieurs entreprises de chemins de fer en une seule entreprise de transports routiers dont l'importance serait considérable pour le pays ou une de ses régions.

Art. 4

Renonciation à la concession ferroviaire
Consentement des créanciers

[1] L'aide de la Confédération n'est accordée que si l'entreprise de chemins de fer demande le retrait de la concession ferroviaire et que les créanciers qui ne disposent pas de garanties suffisantes consentent à cette demande.

[2] Le consentement des créanciers obligataires qui ne disposent pas de garanties suffisantes doit être requis dans les formes prévues pour la communauté des créanciers dans les emprunts par obligations.

Art. 5

Personnel ferroviaire
a. Rengagement

L'entreprise qui se substitue au chemin de fer est tenue d'en rengager les agents qui sont aptes à remplir des fonctions ou qui peuvent être formés pour cela. Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions sur cette adaptation des agents et faciliter à ceux-ci l'obtention du permis de conduire des véhicules routiers.

Art. 6

b. Indemnité

[1] Les agents du chemin de fer qui ne peuvent être rengagés par la nouvelle entreprise parce que, tout en étant valides, ils ne sont pas aptes à y remplir des fonctions, ou parce qu'ils n'ont pas été instruits à cet effet, recevront de la compagnie une indemnité appropriée qui sera fixée d'après le nombre d'années de service accomplies, à moins qu'ils ne trouvent une nouvelle situation correspondant à leurs aptitudes et à leur gain antérieur.

[2] S'il existe une institution de prévoyance en faveur du personnel, l'indemnité est remplacée par les prestations prévues par le règlement

de ladite institution pour le cas de congédiement sans faute de l'intéressé.

[3] L'aide de la Confédération est liée à la condition que les cantons intéressés se chargent, en tant que les ressources de l'entreprise ferroviaire sont insuffisantes pour cela, de l'indemnité mentionnée à l'alinéa premier. Les cantons peuvent se décharger de cette obligation sur les communes desservies par la nouvelle entreprise.

Art. 7

Institutions de prévoyance en faveur du personnel

[1] S'il existe déjà des institutions de prévoyance, le Conseil fédéral prend toutes mesures pour sauvegarder les intérêts des agents du chemin de fer qui en font partie. Il peut obliger l'entreprise se substituant au chemin de fer à maintenir en activité lesdites institutions et à leur verser les contributions nécessaires.

[2] Après avoir entendu les représentants de l'entreprise, le Conseil fédéral peut, avec le consentement de la majorité du personnel, ordonner l'affiliation des caisses de prévoyance à une autre institution d'assurances offrant toutes garanties.

Art. 8

Arrêt de l'exploitation du chemin de fer. Extinction de la concession ferroviaire

Au moment où le service de transports routiers qui se substitue au chemin de fer commence son activité, le département des postes et des chemins de fer ordonne, d'entente avec les cantons intéressés, l'arrêt de l'exploitation du chemin de fer et déclare la concession ferroviaire éteinte. Cette mesure doit être dûment publiée.

Art. 9

Démolition des installations ferroviaires

L'obligation de retirer les installations ferroviaires de la voie publique est réglée par les dispositions du droit cantonal relatives à l'autorisation d'utiliser les routes publiques.

Art. 10

Liquidation forcée du patrimoine ferroviaire

[1] Même après la cessation de l'exploitation et l'extinction de la concession le patrimoine ferroviaire reste soumis sous réserve des dispositions suivantes aux dispositions sur la liquidation forcée qui sont contenues dans la loi du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises. Dès que l'extinction de la concession ferroviaire est publiée, la liquidation forcée peut en tout temps être ordonnée, même sans le consentement du Conseil fédéral.

[2] Le Tribunal fédéral peut charger de la liquidation l'office des faillites du siège de l'entreprise ou un administrateur de la faillite

spécialement désigné; il peut lui donner des instructions à cet effet. Les objets faisant partie de la masse peuvent être réalisés, en vertu des dispositions de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite. Le produit est toujours réparti conformément aux dispositions de la loi sur la liquidation forcée des entreprises de chemins de fer.

[3] Si un concordat est demandé, la procédure à suivre est celle que prescrit la loi sur la liquidation forcée des entreprises de chemins de fer. Le Tribunal fédéral peut prendre les mesures propres à simplifier cette procédure.

[4] Dès la cessation de l'exploitation ferroviaire, les dispositions de la loi sur la liquidation forcée relatives au sursis extraordinaire ne sont plus applicables.

III. ENTRÉE EN VIGUEUR ET EXÉCUTION

Art. 11

[1] Le Conseil fédéral est chargé d'appliquer la présente loi et de fixer la date de son entrée en vigueur.

[2] Il peut édicter des dispositions d'exécution et confier ses attributions à des autorités subordonnées.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un projet de loi complétant celle du 6 avril 1939 qui concerne l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation (Du 25 janvier 1949)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1949
Band Volume Volume	1
Heft Cahier Numero	05
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	5581
Datum Date Data	03.02.1949
Seite Page Pagina	213-234
Ref. No	10 091 419

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.