

# FEUILLE FÉDÉRALE

89<sup>e</sup> année

Berne, le 3 février 1937

Volume I

---

Paraît une fois par semaine. Prix: 20 francs par an; 10 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.

---

**3506****MESSAGE**

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915 relative à la construction d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la Surb).

(Du 29 janvier 1937.)

Monsieur le Président et Messieurs,

L'administration des chemins de fer fédéraux fut chargée, par la loi du 23 décembre 1915 (RO 32, 137), de construire et d'exploiter un chemin de fer de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la Surb), d'un écartement de 1 m 435. Les cantons d'Argovie et de Zurich s'étaient engagés à verser, avant le commencement des travaux, une subvention totale de 700 000 francs. Le Conseil fédéral devait déterminer l'époque à laquelle serait entreprise la construction.

Par cette loi, les autorités fédérales reconnurent et appuyèrent les efforts des divers intéressés, constitués finalement en « comité du chemin de fer de la Surb ». Pendant des dizaines d'années ceux-ci avaient demandé qu'on facilitât le trafic entre les communes de la vallée de la Surb, presque toutes privées de chemin de fer, afin d'améliorer les conditions économiques et, partant, de combattre le dépeuplement progressif de la région. Il appert du message à l'appui de cette loi, ainsi que des délibérations des chambres fédérales, que ces considérations furent déterminantes; le côté financier — les déficits probables de la nouvelle ligne — fut relégué au second plan. A cette époque déjà, on avait prévu que, durant plusieurs exercices, l'exploitation laisserait un déficit d'environ 20 à 30 000 francs; compte tenu de l'intérêt du capital investi et de l'excédent des versements au fonds de renouvellement, la perte annuelle devait s'élever à 100 000 francs environ. On admit cependant que l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux ne serait pas compromis pour autant, car l'essor attendu

du commerce et de l'industrie allait certainement améliorer les résultats de l'exploitation au cours des années. Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux s'était du reste rallié à cette solution, malgré le déficit inévitable. Selon le devis établi à l'époque, les dépenses de construction étaient estimées à 2 500 000 francs; en promettant une participation de 700 000 francs, sous forme de subventions, les cantons, communes et autres intéressés avaient démontré combien l'établissement de ce chemin de fer paraissait important pour la région.

A l'expiration du délai référendaire, l'entrée en vigueur de la loi fut fixée au 15 avril 1916. La situation exceptionnelle due à la guerre mondiale empêcha cependant d'ordonner immédiatement la mise en chantier de la ligne. Même durant les premières années d'après-guerre, on ne put envisager l'exécution du projet, à cause de la pénurie de matières premières et du coût extraordinairement élevé des constructions. Pour ces motifs, l'autorité fédérale dut rejeter, en 1919, une requête par laquelle le canton d'Argovie sollicitait l'établissement de la voie ferrée, au titre de mesure pour combattre le chômage. En revanche, les chemins de fer fédéraux élaborèrent pendant ce temps les plans de la nouvelle ligne. Le comité du chemin de fer de la Surb participa à ces frais en versant, en 1916, un acompte de 30 000 francs sur les subventions promises.

Le 2 février 1920, le Conseil fédéral décréta que le projet général de la nouvelle ligne serait soumis à l'approbation du département des postes et des chemins de fer, le 1<sup>er</sup> juillet 1920 au plus tard, et que les travaux de terrassement devaient commencer dans les six mois qui suivraient l'approbation des plans. Cette décision ne préjugait pas la question d'une augmentation des subventions soulevée par les chemins de fer fédéraux, en considération de la hausse des prix. Les plans furent soumis en temps utile; les chemins de fer fédéraux firent observer cependant qu'il fallait, en raison de la hausse des prix, tabler sur une dépense de 7 615 000 francs (y compris l'agrandissement des stations de Döttingen-Klingnau et Niederweningen) soit environ trois fois le montant primitif, que le déficit d'exploitation s'élèverait à quelque 255 000 francs par an et que le compte de profits et pertes accuserait un passif de 642 000 francs environ. Considérant que les chiffres ne correspondaient plus du tout aux anciens et que les intéressés n'avaient consenti aucune augmentation des subventions, les chemins de fer fédéraux ne voulurent plus assumer la responsabilité d'entreprendre, à ce moment, la construction de la voie ferrée. Ils demandèrent donc au Conseil fédéral de revenir sur sa décision et d'ajourner l'établissement de la ligne à des temps meilleurs. Ils se déclarèrent néanmoins disposés à organiser, d'entente avec l'administration des postes, un service d'automobiles pour le transport des voyageurs et des bagages, pour le temps qui s'écoulerait jusqu'à l'ouverture de l'exploitation ferroviaire, et même à en assumer le déficit éventuel. Le Conseil fédéral estima qu'il

n'y avait pas lieu d'examiner cette requête avant la fin, encore assez lointaine, de la procédure d'approbation du projet. La fièvre aphteuse s'étant déclarée dans la région, en automne 1920, il fallut retarder le dépôt public des plans exigé par la procédure d'expropriation jusqu'en février 1921, circonstance qui, à elle seule, fit surseoir les travaux. Dans ces conditions, le Conseil fédéral ne put, au début de 1921, donner suite à une nouvelle requête dans laquelle le comité du chemin de fer de la Surb envisageait l'établissement de la ligne pour créer des occasions de travail.

Aux fins de répondre dans la mesure du possible aux besoins les plus urgents, les chemins de fer fédéraux firent organiser néanmoins, à titre d'essai, dès le 15 août 1921, le service d'automobiles prévu sur les parcours Baden—Oberendingen—Döttingen et Oberendingen—Siggenthal. Trois courses d'automobiles effectuées journellement dans les deux sens remplacèrent les anciens transports par diligences postales circulant deux fois les jours ouvrables seulement. On perçut les taxes ordinaires de la poste (20 c. par km). La situation financière des chemins de fer fédéraux ne s'étant guère améliorée, il parut alors indiqué de ne prendre, pour le moment, aucune décision quant au commencement des travaux et d'attendre notamment le résultat des expériences à faire avec le service d'automobiles. L'ajournement s'imposait d'autant plus que les véhicules automobiles promettaient de jouer un rôle important dans le trafic. Les transports par automobiles furent donc poursuivis; vu le nombre restreint des voyageurs, on se contenta cependant, à partir du 1<sup>er</sup> juin 1922, d'effectuer une seule course dans les deux sens sur le parcours Oberendingen—Döttingen, le village de Tegerfelden, situé sur ce tronçon, étant en outre desservi par la ligne Oberendingen—Siggenthal. En général, on enregistra une certaine augmentation du trafic depuis l'organisation des transports par automobiles postales. Jusqu'à fin 1924, cette exploitation laissa pourtant un déficit d'environ 56,000 francs, qui fut couvert par les chemins de fer fédéraux. Dans une requête adressée au Conseil fédéral, le 24 mai 1924, le comité du chemin de fer de la Surb reconnut les avantages que le service d'automobiles procure aux habitants de la région pour leurs voyages occasionnels. Il prétendit néanmoins que ces courses ne sauraient ni améliorer la situation économique de la vallée ni remplacer le chemin de fer, car elles n'assurent pas le transport des marchandises et sont trop coûteuses pour les voyageurs — notamment pour les ouvriers. Ledit comité pria donc à nouveau l'autorité fédérale d'ordonner au plus tôt la mise en chantier de la voie ferrée.

Les conditions économiques en général et la situation financière des chemins de fer fédéraux paraissant, à cette époque, en voie d'amélioration, ceux-ci estimèrent que les travaux pourraient être entrepris dès le printemps 1926. C'est ainsi que figura pour la première fois, dans leur budget de 1925, un montant de 100,000 francs pour l'établissement du chemin de fer; en même temps fut installé à Döttingen un bureau de construction

pour la ligne de la Surb. Mais selon nouveaux calculs tenant compte de toutes les simplifications apportées au projet, les frais étaient encore de 4 500 000 francs, non compris les dépenses pour le matériel roulant et pour l'agrandissement de la station Döttingen—Klingnau; il fallut en outre prévoir que l'exploitation se solderait par un déficit de 137 000 francs et que le compte de profits et pertes accuserait un découvert annuel de 332 000 francs. Les exercices 1925 et 1926 ayant de nouveau été moins favorables, les chemins de fer fédéraux exprimèrent des craintes quant à ces nouvelles charges et remirent en question l'ajournement des travaux de la voie ferrée; la direction générale releva à cette occasion l'essor pris par les transports automobiles depuis 1915.

Au cours d'une entrevue avec les représentants du comité du chemin de fer de la Surb, le 14 avril 1926, le chef du département des postes et des chemins de fer déclara que le Conseil fédéral n'envisageait pas l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915; en revanche, étant donnée la situation des chemins de fer fédéraux, il ne pouvait les dissuader de tenter un nouvel ajournement temporaire, d'entente avec les cantons et communes intéressés.

A la suite de ces déclarations, la direction générale des chemins de fer fédéraux soumit, le 2 juillet 1926, une série de propositions aux gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich. Tout en maintenant le principe posé par la loi du 23 décembre 1915 et les engagements pris quant aux subventions, les chemins de fer fédéraux proposèrent de retarder de 10 ans, soit jusqu'au printemps 1936, l'établissement de la voie ferrée. Ils envisagèrent en outre:

- a. De reporter 950 m environ plus à l'ouest la station de Niederweningen pour faciliter le trafic, dans l'intérêt de l'industrie et des habitants de la vallée;
- b. D'organiser, aux frais des chemins de fer fédéraux, un service d'automobiles répondant aux besoins entre la nouvelle station de Niederweningen, celle de Döttingen—Klingnau et la gare de Baden;
- c. D'appliquer les tarifs de 3<sup>e</sup> classe des chemins de fer fédéraux pour le transport des voyageurs et de délivrer des abonnements aux ouvriers selon ces mêmes tarifs;
- d. D'assurer le transport des marchandises entre Niederweningen et Döttingen aux taxes qui auraient été prélevées par le chemin de fer;
- e. De verser une contribution annuelle aux frais d'entretien de la route de la Surb.

Le conseil du III<sup>e</sup> arrondissement des chemins de fer fédéraux, constitué par les représentants des intéressés au trafic, se rallia à ces propositions; il reconnut à l'unanimité que les conditions requises pour le commencement des travaux de la voie ferrée n'étaient pas remplies à l'époque.

Les chambres fédérales furent également saisies de cette affaire. Lors de l'examen du budget des chemins de fer fédéraux, le 8 décembre 1926, le Conseil des Etats adopta le postulat suivant :

« Le Conseil fédéral est invité à examiner si, vu l'article 4 de la loi fédérale du 23 décembre 1915 concernant la construction du chemin de fer de la Surb, il n'y aurait pas lieu de remettre à l'étude sa décision du 2 février 1920 fixant le moment où la construction doit être commencée. »

Sur la proposition de sa commission des chemins de fer fédéraux, le Conseil national adopta, de son côté, le 9 juin 1927, le postulat suivant :

« Le Conseil national,

vu la loi du 23 décembre 1915 concernant la construction d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (ligne de la vallée de la Surb),

*considérant*

1. qu'il paraît nécessaire d'améliorer le service des transports dans la vallée de la Surb ;

2. qu'en raison du développement du trafic automobile et des expériences faites ces dernières années dans ce domaine par les chemins de fer fédéraux, ainsi que des résultats actuels des comptes des chemins de fer fédéraux, il ne serait pas opportun de commencer en ce moment la construction du chemin de fer de la vallée de la Surb ;

3. que la proposition faite par les chemins de fer fédéraux en date du 2 juillet 1926 est de nature à satisfaire, jusqu'à nouvel ordre, les besoins de la population non seulement en améliorant les communications dans la vallée, mais en assurant aussi des relations directes avec la ville de Baden, et qu'elle comporte également une réduction importante des frais de transport des voyageurs et des marchandises ;

4. qu'aux termes de l'article 4 de la loi précitée, il appartient au Conseil fédéral de fixer l'époque à laquelle la construction devra commencer, qu'il lui appartient donc aussi, le cas échéant, de modifier une date qu'il a fixée,

invite le Conseil fédéral à examiner

s'il n'y a pas lieu de rapporter sa décision du 2 février 1920 concernant le dépôt des plans et le commencement des travaux. »

Les intéressés n'étant pas d'accord quant à l'accueil à réserver aux propositions des chemins de fer fédéraux, il fallait s'attendre à une étude prolongée du problème. Toutefois, les communes de la vallée eurent bientôt hâte de voir introduire les taxes des chemins de fer fédéraux pour les transports par automobiles et un service pour les marchandises. Désireux de répondre dans la mesure du possible aux vœux des habitants de la vallée

déjà avant l'établissement d'une voie ferrée et de faire d'utiles expériences, les chemins de fer fédéraux organisèrent dès le 10 octobre 1927 le service renforcé d'automobiles, en appliquant leurs taxes de III<sup>e</sup> classe (7,5 c. par km et 1,5 c. par km pour les abonnements d'ouvriers); cette mesure fut prise avant même que les intéressés se fussent entendus sur le principe de l'ajournement des travaux pour la ligne de la Surb. En plus des mesures proposées, les courses d'automobiles Oberendingen—Siggenthal furent maintenues aux taxes appliquées sur les autres tronçons. Voici quels furent les services sur les principaux parcours, dans les deux sens :

Döttingen—Oberendingen :	3 courses quotidiennes, plus 1 les jours ouvrables;
Siggenthal—Oberendingen :	3 courses quotidiennes;
Oberendingen—Niederweningen :	2 courses quotidiennes, plus 1 les jours ouvrables;
Oberendingen—Baden :	5 courses quotidiennes, plus 1 les jours ouvrables entre Lengnau et Baden.

L'établissement d'un service entre Oberendingen et Niederweningen et l'augmentation du nombre des courses à destination de Döttingen ne parvinrent pas à modifier sensiblement le fait, déjà constaté lors de l'ancien service postal, que les transports dans la vallée de la Surb s'effectuent principalement en direction de Baden et de la Limmat et non dans le sens de la vallée. C'est ainsi que, dès le 15 mai 1929 déjà, la fréquence étant insuffisante, il fallut réduire le service entre Oberendingen et Niederweningen à une course par jour, plus une par jour ouvrable, dans les deux sens; en revanche, à partir du 15 mai 1930, il fut nécessaire d'organiser, pour les jours ouvrables, un transport supplémentaire de Baden à Oberendingen. Le 15 mai 1931, enfin, fut introduite une nouvelle course quotidienne (aller et retour) entre Döttingen et Oberendingen.

Sitôt après la nouvelle organisation du transport des voyageurs par automobiles, soit dès le 1<sup>er</sup> novembre 1927, fut inauguré, entre Niederweningen et Döttingen, un service pour les marchandises par expéditions partielles, aux taxes applicables sur les chemins de fer fédéraux, comprenant une course horaire dans les deux sens et des transports occasionnels suivant les besoins. En même temps furent introduites certaines réductions de taxes dans le trafic-marchandises de Döttingen—Klingnau à Niederweningen et au delà, ainsi que de Niederweningen aux stations situées au delà de Döttingen—Klingnau. Ces réductions furent celles qui auraient été appliquées sur la voie ferrée.

Le résultat financier de ces mesures fut très défavorable; la première année d'exploitation du service d'automobiles renforcé, la somme des recettes s'éleva à 97 400 francs environ, et l'excédent des dépenses à quelque 122 600 francs; malgré la faible augmentation des rentrées, durant les exercices suivants, les résultats financiers ne furent pas meilleurs. Ces

chiffres ne comprennent pas la perte subie du fait des réductions de taxes accordées pour le trafic-marchandises.

Entre temps, les délibérations sur les propositions des chemins de fer fédéraux du 2 juillet 1926 suivirent leur cours. Le gouvernement argovien releva que la circulation des automobiles, notamment le service postal, exigeait une réfection de la route de la Surb. Etant données les grosses dépenses qui en résulteraient, il demanda aux chemins de fer fédéraux de remplacer leur contribution annuelle par une participation unique de 1 million de francs pour la construction de la route. L'autorité cantonale proposa en outre d'ajourner l'établissement de la voie ferrée non seulement jusqu'en 1936, mais pour un temps illimité; elle n'estimait pas indiqué de faire les frais d'une route coûteuse et envisager néanmoins la construction du chemin de fer dans un avenir rapproché. Au cours des délibérations qui suivirent, le canton précisa que, selon lui, le commencement des travaux devait être renvoyé à fin 1942; d'autres propositions concernaient le cas d'ouverture de la voie ferrée avant ou après cette date. La direction générale des chemins de fer fédéraux accepta cette solution, qui fut l'objet d'un projet de convention du 2 mai 1930. Toutes les communes argoviennes de la vallée de la Surb — dont quelques-unes s'étaient tout d'abord opposées à un nouvel ajournement — approuvèrent par la suite ces propositions.

Cependant, le gouvernement zurichois rejeta l'idée d'un renvoi jusqu'en 1942, admise par les autorités argoviennes, et présenta une série de revendications que les chemins de fer fédéraux ne purent agréer. Dans ses contre-propositions du 13 novembre 1930, le canton de Zurich demanda que les travaux fussent entrepris en 1936 au plus tard, et qu'en tout cas les stations de Niederweningen à Oberglatt fussent mises entre temps au bénéfice des tarifs qui seraient appliqués plus tard sur le chemin de fer de la Surb. Dans une nouvelle lettre du 19 février 1931 complétant la requête précédente, le Conseil d'Etat zurichois releva qu'il ne sollicitait pas uniquement des avantages pour les communes directement touchées, mais désirait surtout améliorer le trafic de transit à destination de Rapperswil—Arlberg et libérer la place de Zurich d'une partie des transports internationaux. Il reconnut, en revanche, que le montant des subventions fixé en 1913 ne correspondait plus aux nouvelles conditions; il était donc disposé, en cas d'exécution de la voie ferrée, à proposer au Grand conseil une augmentation de la quote-part du canton.

Il fut impossible de concilier la proposition argovienne avec celle du canton de Zurich, celui-ci s'opposant à un ajournement des travaux au delà de 1936. D'autre part, les chemins de fer fédéraux ne voulurent point assumer une nouvelle réduction des recettes après les sacrifices déjà consentis pour l'organisation du service d'automobiles dans la vallée de la Surb. Ils ne partagèrent pas non plus l'opinion du gouvernement zurichois, qui estimait nécessaire d'améliorer le trafic de transit Bâle—Rapperswil—Arlberg et prétendait que le canton avait un intérêt particulier au nouveau

chemin de fer ; enfin les frais d'établissement de la voie ferrée ne pourraient jamais, selon eux, être compensés par les subventions des cantons et communes.

C'est ainsi qu'échouèrent les efforts des chemins de fer fédéraux pour ajourner les travaux de la voie ferrée.

Les expériences du service d'automobiles acquises depuis l'automne 1927 justifièrent une nouvelle étude sur l'importance économique du chemin de fer de la Surb. En général, le trafic par automobiles s'était sensiblement développé ; mais il fut bien moindre sur les tronçons de la vallée proprement dite (Döttingen—Oberendingen—Niederweningen) que sur les parcours en dehors du projet de voie ferrée. En 1930, les recettes du transport des voyageurs et des marchandises sur la ligne de la vallée s'élevèrent à 41 000 francs environ, l'encaissement total étant de 112 750 francs. Comme nous l'avons dit plus haut, le principal trafic se fait en direction de Baden ; en cas d'établissement de la voie ferrée, on ne pourrait donc envisager la suppression de ces courses, qui sont appréciées et qui, même aux taxes normales de la poste, ne seraient guère plus coûteuses que les transports par chemin de fer par Döttingen. Il s'ensuit de là que la voie ferrée n'accroîtrait pas sensiblement le trafic entre Niederweningen et Döttingen. Il faudrait bien plutôt s'attendre que les transports à courte distance sur la ligne de la vallée, par exemple entre Oberendingen ou Lengnau et la bifurcation en direction de Baden s'effectueraient de préférence par automobiles postales. On peut donc d'emblée être assuré que le trafic réservé à la voie ferrée resterait considérablement au-dessous des anciennes prévisions et que le montant de 143 000 francs pour les recettes de transport, selon les calculs de 1926, ne serait de loin pas atteint. En examinant à nouveau les frais d'établissement et d'exploitation du chemin de fer, les dépenses pour le service d'automobiles, ainsi que les charges du compte de profits et pertes, on a pu établir que, pour la construction, les chiffres de 1926 devaient être maintenus, que le déficit d'exploitation serait de 254 000 francs et celui du compte de profits et pertes de 440 000 francs. Le service d'automobiles (voyageurs et marchandises) laissa en moyenne, pour les années 1928 à 1930, un excédent de dépenses de 122 000 francs. Compte tenu de la contribution à l'entretien des routes (70 000 fr. selon l'offre du 2 juillet 1926), de l'amortissement et de l'intérêt des montants nécessaires pour le déplacement de la station de Niederweningen, on constate que le déficit du compte de profits et pertes à assumer par les chemins de fer fédéraux en cas d'ajournement des travaux de la voie ferrée se chiffrait par 227 000 francs environ.

Considérant les répercussions regrettables de la loi du 23 décembre 1915, la nouvelle situation créée par la guerre mondiale et le développement des transports automobiles, ainsi que l'état toujours plus précaire de leurs finances, les chemins de fer fédéraux soumièrent au Conseil fédéral, le

2 juin 1931, par l'intermédiaire du département des postes et des chemins de fer, les propositions suivantes :

- 1<sup>o</sup> Le Conseil fédéral est prié de proposer à l'Assemblée fédérale l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915.
- 2<sup>o</sup> Au cas où le Conseil fédéral ne se rallierait pas à cette solution, il voudra bien proposer à l'Assemblée fédérale de mettre à la charge de la Confédération les frais résultant de l'exécution de la loi du 23 décembre 1915, en tant qu'ils ne seraient pas couverts par les recettes de transport.

Etant donnée la portée de ces propositions, où était envisagée pour la première fois l'abrogation de la loi sur la ligne de la Surb, le département des postes et des chemins de fer demanda tout d'abord une détermination des cantons d'Argovie et de Zurich. Les deux gouvernements rejetèrent l'idée d'abroger la loi et n'admirent qu'un ajournement des travaux. Leurs conditions, qui concordèrent également dans les grandes lignes, concernaient notamment les frais d'établissement d'une nouvelle route, le déplacement de la station de Niederweningen et le maintien du service d'automobiles. Une divergence se manifesta cependant sur certains points quant aux prestations de la Confédération ou des chemins de fer fédéraux pour l'organisation des transports dans la vallée de la Surb.

Le gouvernement argovien estimait indiqué de surseoir à la construction de la voie ferrée, selon l'accord intervenu avec les chemins de fer fédéraux en mai 1930, tout en maintenant les prestations réciproques convenues à cette occasion. Suivant cet arrangement, la construction de la ligne devait être ajournée jusqu'en 1942; tant que la ligne ne serait pas exploitée, les chemins de fer fédéraux s'engageraient à conserver le service d'automobiles (voyageurs et marchandises) tel qu'il fut institué en octobre 1927. La contribution prévue par les chemins de fer fédéraux aux frais d'entretien des routes serait remplacée par un versement unique de 1 000 000 francs au canton d'Argovie. La station de Niederweningen devrait être déplacée de 920 mètres vers l'ouest. En cas d'ouverture de la voie ferrée avant 1947, le canton promettait, pour chaque année d'avance, de rembourser aux chemins de fer fédéraux 70 000 francs jusqu'au maximum de 500 000 francs. En revanche, si la voie ferrée était inaugurée après 1947, les chemins de fer fédéraux s'engageraient à verser une contribution annuelle de 70 000 francs pour l'entretien des routes, jusqu'à l'ouverture de l'exploitation ferroviaire.

Les communes argoviennes de la vallée de la Surb se rallièrent à cette solution.

Le gouvernement zurichois, lui, avait demandé une expertise sur l'ensemble du problème de la ligne de la Surb. Selon les conclusions des experts, il aurait été possible de renoncer purement et simplement à la voie ferrée, sous certaines conditions précises. Mais les autorités cantonales

ne voulaient pas l'abrogation de la loi; n'exigeant plus le commencement des travaux en 1936 au plus tard, elles laissaient aux chemins de fer fédéraux le soin de déterminer l'époque à laquelle ils estimaient être en mesure d'établir la voie ferrée. Les conditions reprises du rapport d'expertise, auxquelles le gouvernement zurichois subordonnait cet ajournement, se résument comme il suit:

- a. Etablissement d'une nouvelle station Schneisingen—Ehrendingen — éventuellement Niederweningen-ouest — 2 kilomètres à l'ouest de l'ancienne station de Niederweningen qui serait maintenue; cette mesure serait dans l'intérêt de l'industrie aussi bien que du service d'automobiles, puisqu'on éviterait le rebroussement depuis Schneisingen;
- b. Maintien dans le cadre actuel du service d'automobiles entre Baden, la nouvelle station de Schneisingen et Döttingen, ainsi qu'entre Siggenthal et Oberendingen, aux taxes de 3<sup>e</sup> classe des chemins de fer secondaires argoviens, avec amélioration de l'horaire pour les lignes d'accès ferroviaires, notamment sur le parcours Oberglatt—Schneisingen;
- c. Transport des marchandises entre la nouvelle station de Schneisingen et Döttingen aux tarifs normaux des chemins de fer fédéraux, les taxes-marchandises des stations d'Oberglatt à Döttingen étant calculées aux taux applicables sur la future ligne de la Surb.
- d. Octroi d'une subvention fédérale de 817 000 francs pour l'établissement de la nouvelle route de la Surb, les cantons d'Argovie et de Zurich participant, de leur côté, pour un montant unique de 180 000 francs aux dépenses occasionnées par la prolongation de la voie ferrée et par le service d'automobiles.

Ayant pris connaissance de ces conditions, le canton d'Argovie ne modifia pas pour autant ses propositions. Il estima cependant possible de dissiper, par voie de délibérations, la divergence existant entre les deux gouvernements quant aux taxes du service d'automobiles. En revanche, le Conseil d'Etat argovien alléguait que le canton et les communes ne pourraient assumer l'établissement de la route de la Surb, dont le devis s'élève à environ 2 500 000 francs, que si les chemins de fer fédéraux maintenaient leur contribution primitive de 1 million et renonçaient à une participation des autorités argoviennes aux frais des moyens de transports remplaçant la voie ferrée.

Dans ces circonstances, l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915 ne paraissait pas possible sans que soit garanti le remplacement du chemin de fer par un service approprié. Le département des postes et des chemins de fer ne pouvait d'autre part envisager la proposition subsidiaire des chemins de fer fédéraux consistant à faire payer par la Confédération les frais résultant de l'exécution de ladite loi, en tant qu'ils ne seraient

pas couverts par les recettes de transport. Une telle solution aurait été dangereuse dans son principe et dans ses applications. Elle n'aurait, d'ailleurs, pas été conciliable avec le rôle et l'organisation des chemins de fer fédéraux. Vu le développement du trafic par automobiles, il était en outre fort douteux que le besoin d'une voie ferrée, sans importance pour les transports en transit, se fit jamais sentir. Du reste, les experts en matière de chemins de fer et d'automobiles auxquels le canton de Zurich avait soumis l'ensemble du problème étaient unanimes à affirmer que l'automobile s'étant révélé un moyen de transports satisfaisant, il fallait renoncer à l'établissement d'une voie ferrée dans cette région à faible trafic. En l'occurrence, le maintien du service d'automobiles paraissait d'autant plus indiqué que la voie ferrée eût été moins en mesure de répondre aux besoins réels, du fait des particularités et des directions du trafic et de l'abolition inévitable des réductions de taxes pour les transports automobiles supportées par les chemins de fer fédéraux, à titre de compensation.

Un simple ajournement des travaux ne pouvant être envisagé sans prestations considérables des chemins de fer fédéraux, le département des postes et des chemins de fer préféra se consacrer à la recherche d'une solution définitive. Il s'agissait de trouver une organisation des transports qui permit de renoncer à tout jamais à la ligne de la Surb, tout en tenant compte des besoins du trafic et de la situation financière des chemins de fer fédéraux. Au cours des délibérations qui suivirent et notamment dans une lettre du conseil d'administration du 9 juillet 1935, ceux-ci insistèrent encore pour que les charges à assumer à titre de compensation fussent supportées par la Confédération. Finalement, tous les offices intéressés à une solution du problème se réunirent en une conférence le 21 septembre 1935.

Au cours de cette entrevue, les représentants des cantons d'Argovie et de Zurich exposèrent qu'ils consentiraient à l'abrogation de la loi fédérale, sous certaines conditions à débattre.

Une des principales revendications fut la participation de la Confédération ou des chemins de fer fédéraux aux frais d'établissement d'une nouvelle route de la Surb. Selon les plans et le devis établis par la suite, le coût de plusieurs variantes, d'une longueur de 13,4 km sur territoire argovien, oscille entre 2 271 000 et 2 292 000 francs, et le prix du tronçon zurichois, long de 630 mètres, est évalué à 86 000 francs. En outre, la réfection de la route argovienne reliant la vallée de la Surb et celle de la Limmat (Baden) coûte 215 000 francs. Bien que ce tronçon soit en dehors de la ligne en cause, il paraît très utile en raison des particularités du trafic. Après entente sur les exigences minima, il fut possible de réduire à 2 053 000 francs le devis pour la route argovienne de la Surb. Un montant de 600 000 francs, prélevé sur le crédit destiné à créer des occasions de travail, fut en principe

accordé par le département de l'économie publique pour l'ensemble des travaux. Finalement, on put envisager une répartition des frais qui parût adaptée aux circonstances et supportable pour tous : la Confédération (centrale des possibilités de travail) et les chemins de fer fédéraux assumeront 60 pour cent des frais effectifs de la route de la Surb et, pour le parcours vallée de la Surb—Baden, une subvention de 20 pour cent sera versée.

Pour le cas où la station de Niederweningen serait maintenue telle quelle, le canton de Zurich avait demandé que la seule grande entreprise industrielle de la vallée, la fabrique Bucher-Guyer, à Murzelen, fût reliée au chemin de fer par une voie de raccordement. Les chemins de fer fédéraux sont prêts à donner suite à cette requête en assumant l'établissement et l'entretien de ce raccordement, une indemnité de 1 franc par essieu de wagons-marchandises étant prélevée pour l'exploitation sur tout le tronçon. La centrale des possibilités de travail est disposée, de son côté, à contribuer aux frais de construction pour un montant de 23 000 francs (environ 20% des dépenses), somme comprise dans celle de 600 000 francs mentionnée plus haut. Ces mesures suffisent pour faire droit aux revendications minima du canton de Zurich quant à l'amélioration des conditions de trafic à Niederweningen. Au cours des délibérations, l'opportunité d'un déplacement de la station de Niederweningen fut cependant remise en question, le terminus actuel étant transformé en halte non desservie. Mais une détermination immédiate n'est pas indispensable, puisque la décision relative à la voie de raccordement ne doit pas préjuger l'autre solution, en cas d'accord entre les chemins de fer fédéraux et les autorités cantonales.

A part le maintien des courses actuelles, qui ne fut l'objet d'aucune contestation, les autres conditions posées concernent les taxes à appliquer pour le service d'automobiles de la Surb et des embranchements, ainsi que les réductions de prix à accorder pour certains transports de marchandises. Quant aux tarifs-voyageurs, la direction générale des chemins de fer fédéraux admet les taxes des chemins de fer secondaires argoviens, tant sur la ligne principale que sur les embranchements. En ce qui concerne les tarifs-marchandises, elle accepte la revendication du canton de Zurich (pour les stations de Schöfflisdorf à Niederhasli) touchant l'application des taxes qui auraient été perçues en cas d'établissement de la voie ferrée de la Surb, à la seule condition qu'il soit renoncé définitivement à une extension de cette mesure aux stations situées au delà de Niederhasli.

Les cantons d'Argovie et de Zurich ont déclaré accepter une réglementation définitive du problème de la Surb, conformément aux propositions exposées ci-dessus. Le gouvernement argovien avait espéré que les charges financières du canton et des communes seraient allégées dans une plus forte mesure et qu'on tiendrait un peu plus largement compte de ses vœux sur certains points accessoires ; mais il ne s'en rallia pas moins aux propositions. L'octroi des sommes nécessaires à l'établissement de la route

de la Surb par le canton et la participation des communes doivent être décrétés par le Grand conseil; des décisions affirmatives semblent toutefois hors de doute.

Mentionnant les difficultés financières avec lesquelles notre réseau national est aux prises, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux exprima le désir de voir alléger encore plus les charges que l'entreprise doit assumer selon la solution proposée. Il est d'avis que, du point de vue strictement juridique, la loi du 23 décembre 1915 pourrait être abrogée sans compensation aux régions intéressées et qu'une telle mesure n'est pas subordonnée à l'assentiment des cantons; si, pour des raisons d'ordre politique, le Conseil fédéral veut assurer un dédommagement quelconque pour la renonciation définitive à la construction du chemin de fer de la Surb, la Confédération devrait prendre ces frais à sa charge exclusive, les autorités politiques étant seules responsables des obligations qui découlent de ladite loi. Au cas où le Conseil fédéral souscrirait néanmoins à la solution envisagée, le conseil d'administration se plierait aux circonstances, les chemins de fer fédéraux devant évidemment préférer l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915 au maintien de l'état actuel. Le conseil d'administration exprima, en outre, le vœu de voir les autorités fédérales examiner à nouveau la possibilité de faire supporter une part plus importante des frais par la caisse fédérale. D'après lui, cet allègement serait d'autant plus indiqué que, depuis 1922, les chemins de fer fédéraux ont dû sacrifier plus de 1 ¼ million de francs (1 ¾ million de francs si l'on ajoute les frais mis à la charge du compte de construction et les intérêts) pour les transports dans la vallée de la Surb (déficit des courses d'automobiles postales et du transport des marchandises de la Sesa).

Pour apprécier objectivement les motifs allégués par le conseil d'administration, il ne faut pas perdre de vue que la loi du 23 décembre 1915 charge les chemins de fer fédéraux d'établir et d'exploiter une voie normale de Niederweningen à Döttingen. Ce devoir subsiste encore en principe, malgré les ajournements intervenus jusqu'ici, et il n'y a aucune obligation juridique de le supprimer. Ce sont les circonstances, actuellement tout autres, et les graves conséquences financières de son établissement qui rendent aujourd'hui fort douteuse l'utilité de la voie ferrée. Or, sans créer des charges plus lourdes, au contraire, la réglementation proposée libère les chemins de fer fédéraux d'une obligation onéreuse, tout en exigeant d'eux un minimum de prestations. Mais abstraction faite des considérations purement juridiques, l'équité exige que l'on satisfasse autant que possible aux besoins du trafic dans la vallée de la Surb, comme du reste les chemins de fer fédéraux l'ont fait jusqu'ici. De cette façon, le but même de la loi à abroger sera atteint. A défaut de voie ferrée, les intérêts économiques de la région seront sauvegardés par un autre moyen de transport; c'est le sens et la justification de la participation de notre réseau national aux charges à assumer à titre de compensation. Le conseil d'administration n'a du reste

pas contesté le bien-fondé de ces dépenses, auxquelles la Confédération est prête à contribuer largement grâce aux fonds destinés à créer des occasions de travail. On exonère ainsi les chemins de fer fédéraux d'une charge beaucoup plus lourde, en les dispensant de construire et d'exploiter la ligne de la Surb. Notre département des postes et des chemins de fer, bien placé pour connaître la situation financière des chemins de fer fédéraux, a cherché, d'entente avec le département de l'économie publique, la solution la plus équitable.

Après nouvel examen du problème, nous sommes convaincus que, dans les circonstances présentes, on ne saurait exiger davantage. En déterminant le montant à prélever sur le fonds destiné à créer des occasions de travail, on a, dans une très large mesure, tenu compte des conditions particulières de l'entreprise, et l'on ne peut envisager actuellement une subvention supérieure de la part de la Confédération. Les chemins de fer fédéraux doivent donc assumer les prestations indiquées plus haut si l'on veut appliquer la solution prévue, solution qu'ils estiment eux-mêmes bien préférable au *statu quo*.

Exprimée en chiffres, la situation est la suivante :

Selon les calculs établis par les chemins de fer fédéraux en 1931, la construction et l'exploitation de la ligne de la Surb laisseraient un déficit annuel de 440 000 francs à la charge du compte de profits et pertes. D'après le rapport d'expertise demandé par le gouvernement zurichois, cette perte varierait entre 400 et 420 000 francs.

Le service d'automobiles organisé pour le compte des chemins de fer fédéraux occasionna, durant les années 1933 à 1935, une perte moyenne de 135 000 francs environ. Les charges que cette entreprise devrait assumer selon la nouvelle réglementation ne dépasseraient pas 120 000 francs, soit à peu près le passif prévu en 1915. Ces prestations sont bien inférieures au déficit de la voie ferrée et, de plus, n'atteignent pas les dépenses consenties jusqu'ici; reste d'ailleurs à savoir si les chemins de fer fédéraux ne seraient pas appelés à supporter encore d'autres sacrifices, en cas de maintien du *statu quo*.

Quant au détail des propositions, le conseil d'administration aurait voulu, pour les frais d'exploitation de la voie de raccordement à Niedereningen, qu'on remplaçât le taux fixe de 1 franc par une fraction du montant découlant des facteurs qu'il est d'usage de prendre en considération en pareil cas; grâce à ce mode de faire, l'indemnité pourrait s'adapter automatiquement aux fluctuations éventuelles. Puisque les délibérations avec le gouvernement zurichois relatives aux propositions émanant à l'origine des chemins de fer fédéraux sont terminées et que cette question ne revêt pas une importance particulière eu égard à la possibilité d'une révision, il n'y a, selon nous, pas d'inconvénient à maintenir la réglementation envisagée.

D'autre part, le conseil d'administration estime que les taxes des chemins de fer secondaires argoviens ne devraient être appliquées que dans le trafic entre les localités de la vallée proprement dite (ligne de la Surb), et non sur les autres tronçons desservis par automobiles postales. Notons que la direction générale des chemins de fer fédéraux a déclaré, elle-même, qu'une application uniforme de ces taxes, tant sur la ligne principale que sur les embranchements, semblait préférable. En considération des circonstances particulières, elle proposa par la suite une certaine augmentation des prix de transport dans le trafic local entre Baden et Oberehrendingen. Les cantons intéressés se sont ralliés à ce projet. Pour des raisons de forme et parce qu'il n'a pas été tenu compte de certains vœux divergents du canton d'Argovie, nous considérons qu'il ne serait pas indiqué d'accentuer encore la différence ou de percevoir sur les embranchements les taxes postales, lesquelles sont sensiblement supérieures. Il faut reconnaître en outre qu'une trop grande inégalité dans les tarifs d'une même région ne serait pas comprise. Eu égard à la loi de 1915, l'application des taxes des chemins de fer secondaires argoviens sur les embranchements de Baden et de Siggenthal, à part l'exception mentionnée, se justifie au titre de compensation; sur le parcours Döttingen—Niederweningen (ligne de la Surb), on n'appliquera plus, en effet, les prix des chemins de fer fédéraux, mais des taux d'environ 50 pour cent supérieurs. Quant à la durée de ces prestations et des mesures tarifaires, notons qu'il serait extraordinairement difficile de déterminer un délai d'une manière satisfaisante; par contre, selon le désir du conseil d'administration, la possibilité d'une révision est prévue pour le cas où les circonstances changeraient.

En résumé, voici la réglementation acceptée par les gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich :

1. Le canton d'Argovie établit une nouvelle route entre Döttingen et la frontière cantonale près de Murzelen (route de la Surb), aux fins d'améliorer les conditions du trafic. Le canton de Zurich relie cette voie à son réseau routier. La nouvelle route aura, en pleine voie, une largeur utile de 6 mètres au moins et 7 mètres de largeur en couronne; dans les localités, la largeur utile sera en général de 7 mètres et la largeur en couronne de 8 mètres. Le rayon des courbes ne sera pas inférieur à 100 mètres, les rampes ne dépassant pas 5 pour cent. Les travaux devront être entrepris sans délai. Les cantons s'engagent à maintenir les routes dans un état approprié aux besoins de la circulation des automobiles postales.

A la condition qu'il soit renoncé définitivement à l'application de la loi du 23 décembre 1915 concernant l'établissement d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (ligne de la Surb) et à toute prétention pouvant découler de l'inexécution de la voie ferrée, la

Confédération et les chemins de fer fédéraux contribuent dans la mesure suivante à la construction de la route :

*Au canton d'Argovie :*

60 pour cent (35% par les chemins de fer fédéraux et 25% par la centrale des possibilités de travail) des frais effectifs de la route argovienne de la Surb, estimés provisoirement à 2 053 000 francs (moyenne des diverses variantes), sans dépasser toutefois le montant de 1 231 000 francs.

*Au canton de Zurich :*

60 pour cent (35% par les chemins de fer fédéraux et 25% par la centrale des possibilités de travail) des frais effectifs pour le raccordement de la route de la Surb à son réseau routier, évalués à 86 000 francs, toutefois jusqu'au maximum de 51 000 francs.

La Confédération (fonds destiné à la création de possibilités de travail) promet en outre au canton d'Argovie une participation de 20 pour cent, 43 000 francs au maximum, aux dépenses effectives d'une nouvelle route reliant Oberehrendingen et la route de la Surb près de Tiefenwaag; devis provisoire de cette nouvelle route: 215 000 francs.

Tous ces travaux doivent être entrepris selon les conditions prévues par la centrale des possibilités de travail dans les cas d'octroi de subventions.

Les participations seront versées lors de l'achèvement des travaux, des acomptes pouvant être payés au fur et à mesure.

2. Les chemins de fer fédéraux s'engagent à établir et à entretenir à leurs frais une voie de raccordement de la station de Niederweningen à la limite des propriétés de la fabrique Bucher-Guyer à Murzelen; ils assumeront l'exploitation de tout le tronçon contre versement d'une indemnité de 1 franc par essieu de wagon-marchandises. Cette obligation cesse si une entente intervient entre les chemins de fer fédéraux et les autorités cantonales quant au déplacement de la station de Niederweningen.

3. Un service d'automobiles postales répondant de façon équitable aux besoins du trafic et de l'économie est assuré sur les routes Döttingen—Oberendingen — Tiefenwaag—Niederweningen, Siggenthal—Oberendingen et Tiefenwaag—Baden, à peu près conforme à l'exploitation actuelle. Les courses à destination de Niederweningen seront améliorées, en considération des changements qu'apportera la nouvelle route. L'horaire établira de bonnes correspondances avec les chemins de fer, en tant que les exigences du trafic local le permettront.

Les prix de transport seront, en gros, ceux de la 3<sup>e</sup> classe des chemins de fer secondaires argoviens. Selon la moyenne des taxes actuelles de ces lignes, par kilomètre effectif, les taux suivants seront appliqués :

billets de simple course . . . . .	11,5 c. par km
» d'aller et retour . . . . .	18,4 c. » »
(20% de réduction)	

Il convient de mentionner que les actes de concession de ces chemins de fer autorisent des taxes généralement supérieures. Le prix des abonnements d'ouvriers sera de 2,6 centimes par course et par kilomètre, pour les distances de 1 à 10 kilomètres, et de 2,08 centimes pour chaque kilomètre supplémentaire.

En raison des dépenses particulières, occasionnées notamment par l'obligation d'avoir en réserve les voitures nécessaires pour les moments de grande affluence (transports d'ouvriers), les taxes du trafic local entre Oberehrendingen et Baden seront calculées d'après les taux suivants :

billets de simple course . . . . .	13 c. par km
» d'aller et retour . . . . .	20,8 c. » »
abonnements d'ouvriers . . . . .	3 c. » » simple course.

Les prix actuels ne sont pas augmentés pour le transport des bagages.

Le service d'automobiles sera exécuté pour le compte des chemins de fer fédéraux.

4. Le transport des marchandises et des animaux, ainsi que le calcul des ports s'effectueront, sur le parcours Döttingen—Niederweningen, de la même manière qu'actuellement. De modestes suppléments seront perçus pour l'enlèvement des marchandises et des animaux au domicile de l'expéditeur et pour leur livraison au domicile du destinataire.

Il n'existe pas d'obligation de transporter de gros bétail.

Le port des marchandises entre Döttingen—Klingnau et Niederweningen et au delà, direction Suisse orientale, ainsi qu'entre Niederweningen et Döttingen—Klingnau et au delà, direction Suisse occidentale, se calculera, comme jusqu'à présent, sur la base des distances mesurées par la ligne de la Surb. Ce mode de calcul sera étendu aux transports entre les stations de Niederhasli à Schöfflisdorf et celles qui sont situées au delà de Döttingen—Klingnau.

5. Dans le cas où les circonstances viendraient à changer considérablement, les dispositions des chiffres 2 à 4 relatives au nombre des courses, aux taxes et indemnités pourraient être modifiées. Si les parties ne parviennent à s'entendre sur une nouvelle réglementation, le département des postes et des chemins de fer déterminera le genre et l'étendue des nouvelles prestations, sous réserve de recours au Conseil fédéral.

6. L'arrangement entre en vigueur dès l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915 concernant la construction d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la Surb).

En tant qu'elle concerne les chemins de fer fédéraux, cette réglementation est l'objet d'une convention passée entre ceux-ci et les gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich.

A titre d'information, voici la répartition des prestations de la Confédération et des chemins de fer fédéraux prévues au chiffre I ci-dessus:

	Route de la Surb	
	Argovie Fr.	Zurich Fr.
Devis . . . . .	2 053 000	86 000
	<hr/>	
	Contributions maxima	
Confédération et CFF: 60% . . . . . dont à la charge	1 231 000	51 000
de l'office central pour la création de possibilités de travail 25% . . . . .	513 000	21 000
à la charge des CFF 35% . . . . .	718 000	30 000
	 Route vallée de la Surb—Baden	
	Argovie	
	Fr.	
Devis . . . . .	<hr/> 215 000	
Contribution de l'office central pour la création de possibilités de travail 20%, au maximum . . . . .	43 000	

La subvention fédérale de 23 000 francs pour la voie de raccordement à Niederweningen portera au maximum prévu de 600 000 francs la participation de la centrale des possibilités de travail.

Si l'on examine les sacrifices à supporter par les intéressés (cantons, communes et particuliers), il ne faut pas oublier que l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915 entraîne en même temps, pour eux, la suppression des subventions promises en vue de l'établissement de la voie ferrée (à l'exception toutefois des 30 000 francs déjà versés).

Les gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich ayant renoncé définitivement, sous les conditions indiquées, à la construction d'une voie ferrée, nous avons, de notre côté, approuvé l'arrangement conclu. Nous vous proposons dès lors d'abroger la loi concernant le chemin de fer de

la Surb. Nous jugeons cette décision d'autant plus indiquée que la solution intervenue après de longs efforts sauvegarde mieux les intérêts économiques de la région en cause et que les charges publiques sont inférieures aux dépenses qu'aurait exigées l'établissement de la voie ferrée.

Nous vous recommandons en conséquence d'adopter le projet de loi ci-joint et saisissons cette occasion de vous présenter, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 29 janvier 1937.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*

MOTTA.

*Le chancelier de la Confédération,*

G. BOVET.

*Annexes :*

Projet de loi fédérale.

Convention entre les CFF et les cantons d'Argovie et de Zurich.

---

(Projet.)

## Loi fédérale

abrogeant

celle du 23 décembre 1915 sur la construction d'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 le message du Conseil fédéral du 29 janvier 1937,

*arrête :*

Article premier.

Il est pris acte de l'arrangement conclu entre les chemins de fer fédéraux et les gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich ; cette convention, approuvée par le Conseil fédéral, est destinée à régler le trafic dans la vallée de la Surb.

Art. 2.

La loi fédérale du 23 décembre 1915 concernant la construction d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la Surb) comme prolongement de la ligne Oberglatt—Niederweningen est abrogée.

Art. 3.

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

## ARRANGEMENT

entre

les chemins de fer fédéraux, d'une part,

et

les cantons d'Argovie et de Zurich, d'autre part,

concernant

la construction d'une route dans la vallée de la Surb, le maintien d'un service d'automobiles, la modification des installations ferroviaires à Niederweningen et la renonciation à l'établissement du chemin de fer de la Surb.

### I. SERVICE D'AUTOMOBILES

#### Article premier.

Les chemins de fer fédéraux s'engagent à maintenir dans la vallée de la Surb un service d'automobiles postales conforme aux dispositions suivantes :

a. L'administration des postes organise sur les parcours indiqués ci-après un *service d'automobiles postales* répondant de façon équitable aux besoins du trafic et de l'économie et à peu près conforme à l'exploitation actuelle, le déficit éventuel étant mis à la charge des chemins de fer fédéraux :

1. Döttingen—Oberendingen—Tiefenwaag—Niederweningen;
2. Tiefenwaag—gare de Baden;
3. Oberendingen—station de Siggenthal.

b. Les courses à destination de Niederweningen seront améliorées en considération des changements qu'apportera la nouvelle route.

c. L'horaire établira de bonnes correspondances avec les chemins de fer, en tant que les exigences du trafic local le permettront.

#### Art. 2.

Les prix du *transport des voyageurs* sur les parcours énumérés à l'article premier seront, en gros, ceux de la 3<sup>e</sup> classe des chemins de fer secondaires

argoviens. Selon la moyenne des taxes actuelles de ces lignes, par kilomètre effectif, les taux suivants seront appliqués jusqu'à nouvel ordre:

billets de simple course . . . . .	11,5 centimes par km
» d'aller et retour (20% de réduction) . . .	18,4 » » »

Il convient de mentionner que les actes de concession de ces chemins de fer autorisent des taxes généralement supérieures.

Le prix des abonnements d'ouvriers sera de 2,6 centimes par course et par kilomètre, pour les distances de 1 à 10 kilomètre, et de 2,08 centimes pour chaque kilomètre supplémentaire.

En raison des dépenses particulières, occasionnées notamment par l'obligation d'avoir en réserve les voitures nécessaires pour les moments de grande affluence (transports d'ouvriers), les taxes du trafic local entre Oberehrendingen et la gare de Baden seront calculées d'après les taux suivants:

billets de simple course . . . . .	13 centimes par km
» d'aller et retour . . . . .	20,8 » » »
abonnements d'ouvriers . . . . .	3 » » » simple course.

Les prix actuels ne seront pas augmentés pour le transport des bagages.

### Art. 3.

Le transport des *marchandises et des animaux*, ainsi que le calcul des ports, s'effectueront, sur le parcours Döttingen—Niederweningen, de la même manière qu'actuellement. De modestes suppléments seront perçus pour l'enlèvement des marchandises et des animaux au domicile de l'expéditeur et pour leur livraison au domicile du destinataire.

Il n'existe pas d'obligation de transporter de gros bétail.

Le port des marchandises entre Döttingen—Klingnau et Niederweningen et au delà, direction Suisse orientale, ainsi qu'entre Niederweningen et Döttingen—Klingnau et au delà, direction Suisse occidentale, se calculera, comme jusqu'à présent, sur la base des distances mesurées par la ligne de la Surb. Ce mode de calcul sera étendu aux transports entre les stations de Niederhasli à Schöfflisdorf et celles qui sont situées au delà de Döttingen—Klingnau.

## II. EXTENSION DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES A NIEDERWENINGEN

### Art. 4.

Les chemins de fer fédéraux s'engagent à établir et à entretenir à leurs frais une voie de raccordement de la station de Niederweningen à la limite des propriétés de la fabrique Bucher-Guyer à Murzelen; ils assumeront

l'exploitation de tout le tronçon contre versement d'une indemnité de 1 franc par essieu de wagon-marchandises. Cette obligation est subordonnée à la condition que la centrale fédérale des possibilités de travail contribue aux frais d'installation pour un montant de 23 000 francs.

L'engagement assumé par les chemins de fer fédéraux cesse si une entente directe intervient entre ceux-ci et les autorités cantonales intéressées quant au déplacement de la station de Niederweningen.

### III. CONSTRUCTION D'UNE ROUTE

#### Art. 5.

Le canton d'Argovie établira une nouvelle route entre Döttingen et la frontière cantonale près de Murzelen (route de la Surb), aux fins d'améliorer les conditions du trafic. Le canton de Zurich reliera cette voie à son réseau routier.

La nouvelle route aura, en pleine voie, une largeur utile de 6 mètres au moins et 7 mètres de largeur en couronne; dans les localités la largeur utile sera en général de 7 mètres et la largeur en couronne de 8 mètres. Le rayon des courbes ne sera pas inférieur à 100 mètres, les rampes ne dépassant pas 5 pour cent. Les travaux devront être entrepris sans délai.

Les cantons s'engagent à maintenir les routes dans un état approprié aux besoins de la circulation des automobiles postales.

#### Art. 6.

Les chemins de fer fédéraux contribuent dans la mesure suivante à la construction de la route de la Surb.

- a. *Au canton d'Argovie* : 35 pour cent des frais effectifs de la route argovienne de la Surb estimés provisoirement à 2 053 000 francs (moyenne des diverses variantes) sans dépasser toutefois le montant de 718 000 francs.
- b. *Au canton de Zurich* : 35 pour cent des frais effectifs pour le raccordement de la route de la Surb à son réseau routier, évalués à 86 000 francs, toutefois jusqu'au maximum de 30 000 francs.

Les participations seront versées lors de l'achèvement des travaux, des acomptes pouvant être payés au fur et à mesure.

#### Art. 7.

Les contributions des chemins de fer fédéraux déterminées à l'article 6 sont subordonnées à la condition que la Confédération prenne à sa charge

(crédits destinés à la création de possibilités de travail) les montants suivants :

*a. Au canton d'Argovie :*

25 pour cent des frais de la route argovienne de la Surb, mais au maximum 513 000 francs.

20 pour cent, 43 000 francs au maximum, des dépenses effectives d'une nouvelle route reliant Oberehrendingen et la route de la Surb près de Tiefenwaag; devis provisoire de cette nouvelle route: 215 000 francs.

*b. Au canton de Zurich :*

25 pour cent des frais pour le raccordement de la route de la Surb à son réseau routier, mais au maximum 21 000 francs.

Art. 8.

Tous ces travaux doivent être entrepris selon les conditions prévues par la centrale des possibilités de travail dans les cas d'octroi de subvention.

#### IV. RENONCIATION A LA VOIE FERRÉE

Art. 9.

Les gouvernements des cantons d'Argovie et de Zurich déclarent ne pas s'opposer à l'abrogation de la loi fédérale du 23 décembre 1915 qui oblige les chemins de fer fédéraux à établir un chemin de fer de la Surb; de ce fait, ils renoncent définitivement à l'établissement de cette voie ferrée, ainsi qu'à toute prétention qui pourrait découler de l'inexécution de la voie et ne serait pas reconnue par le présent arrangement.

#### V. DISPOSITIONS FINALES

Art. 10.

Toutes les offres antérieures des chemins de fer fédéraux et les engagements pris par les cantons d'Argovie et de Zurich quant aux subventions pour l'établissement de la ligne de la Surb (article 3 de la loi du 23 décembre 1915) sont annulés dès l'entrée en vigueur du présent arrangement.

Art. 11.

Les contestations relatives à l'interprétation et l'application du présent arrangement seront tranchées par le département fédéral des postes et des chemins de fer sous réserve de recours au Conseil fédéral.

**Art. 12.**

Dans le cas où les circonstances viendraient à changer considérablement, les dispositions des articles 1 à 4 relatives au nombre des courses, aux taxes et indemnités pourront être modifiées. Si les parties ne parviennent à s'entendre sur une réglementation nouvelle, le département des postes et des chemins de fer déterminera le genre et l'étendue des nouvelles prestations, sous réserve de recours au Conseil fédéral.

**Art. 13.**

Le présent arrangement entre en vigueur dès l'abrogation de la loi du 23 décembre 1915 concernant la construction du chemin de fer de la Surb et dès que les contributions fédérales énumérées aux articles 4 et 7 (crédits pour la création de possibilités de travail) auront été assurées.

**Art. 14.**

Les signataires réservent, le cas échéant, la ratification de l'arrangement par l'autorité à laquelle ils sont subordonnés.



**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'abrogation de la loi du  
23 décembre 1915 relative à la construction d'un chemin de fer à voie normale de  
Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la Surb). (Du 29 janvier 1937.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1937
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3506
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.02.1937
Date	
Data	
Seite	257-281
Page	
Pagina	
Ref. No	10 088 109

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.