

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1934)

Rubrik: Annexes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ANNEXES
AU BULLETIN DES DÉLIBÉRATIONS
DU GRAND CONSEIL
DU CANTON DE BERNE



1934

Rapport de la Direction des finances

au Conseil-exécutif, à l'intention du Grand Conseil,

sur la

conclusion d'un emprunt de l'Etat de 20,000,000 fr.

(Janvier 1934.)

Dans le courant de l'année 1933 déjà apparu la nécessité de rembourser les dettes courantes de l'Etat auprès de la Banque cantonale et de la Caisse hypothécaire, au montant de 20 millions de francs, car il devenait évident que l'Etat ne pouvait rester, dans une mesure excessive, débiteur de ces deux instituts financiers. Un remboursement s'imposait dans l'intérêt de l'Etat comme dans celui de la Banque cantonale et de la Caisse hypothécaire. Ce fut pour ce motif que le Conseil-exécutif proposa, en mai 1933, la conclusion d'un emprunt de 20 millions de francs en vue du remboursement des dettes courantes du canton auprès de la Banque cantonale et de la Caisse hypothécaire. Cette proposition fut acceptée par le Grand Conseil et, de son côté, le peuple la ratifia lors du scrutin, du 27 août 1933. Ces formalités remplies, le contrat concernant la conclusion de l'emprunt fut signé et l'emprunt fut mis en souscription publique.

Lors des pourparlers des autorités concernant cet emprunt de consolidation, la Direction des finances et le Conseil-exécutif rendirent attentifs à ce que l'évolution de la situation financière faisait prévoir qu'une nouvelle consolidation des dettes courantes devrait encore intervenir par la suite. Dans notre rapport de mai 1933 au Grand Conseil, nous avons expressément fait remarquer qu'il y aurait lieu, en 1934, de prendre une décision quant aux mesures auxquelles il faudrait recourir pour satisfaire aux besoins extraordinaires de la Caisse de l'Etat. L'endettement de l'Etat envers la Banque cantonale et la Caisse hypothécaire est en effet encore très important puisqu'à fin janvier 1934 il atteint le chiffre de 31,1 millions de francs. Cet endettement provient du déficit de l'administration courante pour l'exercice de 1933, des dépenses pour la construction de routes, des prestations extraordinaires du canton en faveur des mesures prises pour combattre le chômage et des charges assumées conformément à la loi sur la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation des chemins de fer.

C'est principalement à ces dernières charges que nous devons le fait que notre recours à nos deux établissements financiers atteint toujours encore un montant excessif. Il est vrai que, pour une part, nous avons motivé le besoin de l'emprunt de consolidation de 1933 par notre dette de chemins de fer, mais le montant de 3,1 millions prélevé dans ce but sur ledit emprunt est loin de suffire, comme nous le verrons ci-après, à la consolidation de ces prestations.

Notre grand endettement à l'égard des deux instituts financiers de l'Etat provient des faits suivants: Bien que le résultat du compte d'Etat pour l'exercice 1933 ne soit pas encore déterminé d'une façon définitive, on peut cependant admettre qu'il présentera un déficit de 7 millions de francs. C'est dans cette mesure qu'il a fallu, pour faire face aux dépenses, mettre à contribution notre crédit. Mais l'administration courante n'englobe pas toutes les dépenses; une partie de celles-ci sont imputées sur le Fonds d'exploitation, soit donc payées au moyen d'argent emprunté. C'est une prestation extraordinaire de 2,9 millions de francs que présentera cette rubrique dans le compte de 1933. Nous relations en outre dans notre rapport de mai 1933 que l'arrêté populaire du 19 avril 1931 avait accordé 5 millions de francs pour le réaménagement accéléré du réseau routier bernois selon le programme du 10 mars 1924. Il fut prélevé sur l'emprunt de 1933 un montant de 3,5 millions de francs, qui fut versé sur ces 5 millions. Au cours de l'exercice 1933 le solde des 5 millions fut mis à contribution presque entièrement et il doit être financé définitivement par 1,358,000 fr. Comme on le sait, le service de l'amortissement et de l'intérêt de cette dette a lieu au moyen des recettes provenant de la taxe des automobiles.

La plus grande part de notre dette courante provient cependant de la participation du canton aux chemins de fer. C'est au moyen de l'emprunt de 25 millions de l'année 1923 et conformément à la loi sur la participation du canton à la construc-

tion et à l'exploitation des chemins de fer, du 21 mars 1920, qu'intervint le dernier financement définitif de cette participation. Déjà à cette époque, le rapport circonstancié de la Direction des finances (août 1923) prévoyait qu'à fin 1923 les prestations en faveur des chemins de fer dépasseraient la somme de 25 millions. C'est pourquoi ces prestations, portées en partie par des suppléments à 30 millions, furent couvertes, conformément à la loi sur la participation, par un emprunt de l'année 1927. Un montant de 3,1 millions fut aussi prélevé sur l'emprunt de 1933 pour de pareilles prestations. Un fait est constant: c'est que les capitaux engagés dans nos chemins de fer depuis 1924, dépassent de beaucoup les 8,1 millions de francs empruntés depuis 1924. En effet, de 1924 à 1933 inclusivement, les capitaux suivants, qui figurent encore parmi notre dette courante à la Banque cantonale et à la Caisse hypothécaire, furent prélevés en faveur des chemins de fer:

Avances (principalement garantie de l'intérêt pour le Loetschberg, après déduction de remboursements à l'Etat) . . .	fr. 11,889,977. 19
Emprunts d'électrification . . .	» 673,853. 10
Subventions	» 844,543. 25
Titres de la Caisse de l'Etat . . .	» 1,639,181. 50
Garantie à la Confédération . . .	» 853,955. 50
	fr. 15,901,510. 54

De ces 15,901,510 fr. 54, 8,187,418 fr. 31 ont été couverts par des emprunts en 1927 et en 1933, de sorte qu'il reste un découvert de 7,714,092 fr. 23.

Notre dette courante provient donc, pour une somme de 18,972,092 fr. 23, du déficit de 1933, des prestations pour combattre le chômage, des dépenses pour le réaménagement routier et de la participation aux chemins de fer. Un autre million provient de la décision du Grand Conseil concernant la seconde subvention cantonale à la Caisse bernoise d'aide aux agriculteurs dans la gêne. Dans sa séance du 22 novembre 1933, le Grand Conseil a autorisé le Conseil-exécutif à se procurer un million de francs auprès de la Banque cantonale, sous réserve toutefois que ce million serait compris dans le prochain emprunt de l'Etat. De par ce prélèvement, la somme à emprunter ascende à 19,972,092 fr. 23. Le Conseil-exécutif propose d'arrondir ce montant à 20 millions de francs.

On peut se demander si la consolidation ne devrait pas englober un montant plus élevé que 20 millions, pour permettre le remboursement intégral de la dette courante auprès de la Banque cantonale et de la Caisse hypothécaire. Il faut toutefois ne pas perdre de vue que le reste de notre dette courante est couvert par les grandes créances de la Caisse de l'Etat, qui ascendaient à fin janvier 1934 à 28 millions de francs. Si notamment le recouvrement des impôts arriérés continue à se faire en 1934 dans les mêmes proportions que jusqu'ici, nous sommes d'avis qu'une plus forte consolidation de notre dette courante n'est pas nécessaire.

Le Grand Conseil aurait été en droit d'attendre qu'à l'occasion de cet emprunt le Conseil-exécutif s'explique d'une façon générale sur la situation financière de l'Etat. Le Gouvernement a cependant

estimé qu'il était plus indiqué de traiter cette question dans un rapport spécial. Il élabore actuellement, en se fondant sur les travaux préparatoires de la Direction des finances, un nouveau programme financier. Dès qu'il aura mis ce programme au point, le Conseil-exécutif exposera au Grand Conseil la situation financière de l'Etat, dans un rapport détaillé, et il proposera les mesures qu'il juge nécessaires pour l'amélioration de la situation actuelle.

Si le Grand Conseil donne son agrément à la conclusion de cet emprunt de 20 millions de francs, le Conseil-exécutif fixera la votation populaire sur cet objet au 11 mars 1934. Selon la coutume, le Grand Conseil devrait alors se prononcer sur le contrat concernant la conclusion même de l'emprunt, lors d'une nouvelle session. Le Gouvernement propose toutefois de déroger à cette pratique au cas particulier et de faire figurer dans l'arrêté populaire une disposition l'autorisant à conclure directement l'emprunt, attendu que pour procéder ici selon la règle, une session extraordinaire du Grand Conseil serait nécessaire et elle devrait être convoquée avant le jour du scrutin pour le renouvellement de l'autorité législative, soit avant le 6 mai 1934. C'est par esprit d'économie que nous estimons qu'il y a lieu, pour cette fois, de déroger à l'usage.

Vu ces considérations, nous soumettons au Conseil-exécutif, à l'intention du Grand Conseil, le

Projet d'arrêté

suivant:

- 1° Vu l'art. 6, n° 5, de la Constitution cantonale, le Conseil-exécutif est autorisé à conclure au nom de l'Etat un emprunt de 20,000,000 fr. Il fixera l'époque et les modalités de l'opération.
- 2° L'emprunt contracté en vertu de cette autorisation sera affecté à la consolidation de la dette courante de l'Etat auprès de la Banque cantonale et de la Caisse hypothécaire, et à la fourniture des fonds qu'exige la seconde subvention cantonale d'un million accordée à la Caisse bernoise d'aide aux agriculteurs.

Berne, le 25 janvier 1934.

Le directeur des finances,
Guggisberg.

Approuvé par le Conseil-exécutif et transmis au Grand Conseil.

Berne, le 26 janvier 1934.

Au nom du Conseil-exécutif,
Le président,
H. Stähli.
Le chancelier,
Schneider.

Texte adopté en 1^{re} lecture

le 29 novembre 1933.

LOI

sur

**la construction et l'entretien
des routes et chemins publics.****Le Grand Conseil du canton de Berne,**

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

*décète:***TITRE PREMIER.****Construction et entretien des voies publiques.****I. Dispositions générales.**

Article premier. Sont réputés voies publiques, Définition.
tous les routes et chemins ouverts à l'usage général.
Pareil usage existe à l'égard de tous les routes et
chemins établis à cette fin par l'Etat et les com-
munes ou leurs sections. Les voies aménagées par
des particuliers sur leur propre fonds sont égale-
ment publiques dès que l'autorité compétente les
affecte à l'usage général avec l'agrément du pro-
priétaire. Cette affectation supprime pour le pro-
priétaire le droit d'exclure ledit usage. Elle ne peut
être révoquée que par l'autorité compétente pour la
prononcer.

Les susdits objets sont du domaine public, sauf
disposition légale contraire.

Il en est de même des éléments accessoires des
routes et chemins publics, tels que ponts, viaducs,
aqueducs, murs, garde-fous, fossés, rigoles, instal-
lations d'évacuation des eaux de la chaussée, talus,
escaliers et autres choses analogues. Les places
rentrent dans la voie publique.

Art. 2. L'affectation d'une route ou d'un chemin Régime
juridique.
à l'usage public ne porte aucune atteinte aux con-
ditions de propriété. La reprise de routes et che-
mins privés par la commune, en vertu de l'art. 18,
paragr. 2, n° 2, de la loi sur les plans d'alignement
du 15 juillet 1894, demeure réservée.

La propriété ou un droit réel restreint sur la voie publique ne peuvent être acquis par prescription ensuite d'un usage quelconque. Les autorisations accordées pour l'utilisation des routes et chemins publics sont révocables en tout temps sans indemnité.

Tous droits de tiers existants demeurent réservés.

Permis de l'autorité pour l'établissement, etc., de routes.

Art. 3. L'autorisation du Conseil-exécutif est nécessaire pour l'établissement, la modification essentielle ou la suppression de routes et chemins publics de l'Etat, ainsi que de routes et chemins communaux servant à la circulation générale de transit. Pour les autres voies publiques soumises à la surveillance d'une commune, le permis est délivré par l'autorité communale compétente.

Pareille autorisation n'est pas exigée quand il existe un plan d'alignement ou de voirie approuvé.

Règlements de communes.

Art. 4. Il est loisible aux communes d'édicter des dispositions concernant l'établissement, le réaménagement et l'entretien de leurs routes, ainsi que sur le nettoyage, le déblaiement des neiges et l'éclairage quant aux voies publiques de leur territoire.

Pour être valides, ces règlements doivent être sanctionnés par le Conseil-exécutif.

II. Surveillance.

Surveillance.

Art. 5. Les routes et chemins publics sont sous la haute surveillance du Conseil-exécutif.

La Direction cantonale des travaux publics pourvoit à la construction et à l'entretien des routes cantonales. Elle exerce la surveillance immédiate de toutes les voies publiques et, cas échéant, ordonne les mesures nécessaires.

L'autorité communale compétente dirige l'établissement et l'entretien des voies publiques communales, exerce sous réserve des attributions de la Direction cantonale des travaux publics la surveillance des routes et chemins publics situés sur le territoire de la commune, exception faite des routes de l'Etat, et prend toutes mesures nécessaires.

L'affectation, à l'usage public, de routes et chemins établis par des particuliers, est prononcée par l'autorité compétente de la commune sur le territoire de laquelle ces voies se trouvent. Lorsque celles-ci s'étendent sur plusieurs communes, c'est la Direction cantonale des travaux publics qui statue.

III. Classification des routes et chemins.

Classification.

Art. 6. Selon leur destination et leur importance, les voies publiques du canton se divisent en :

- 1^o routes cantonales,
- 2^o routes et chemins communaux,
- 3^o routes et chemins publics de propriétaires privés.

Routes cantonales.

Art. 7. Les routes cantonales se subdivisent en : *Routes principales*, servant à la circulation générale de transit pour les communications avec d'autres cantons et avec l'étranger, où elles se continuent.

Routes de jonction, reliant les diverses régions du canton aux routes principales, ou servant aussi de moyens de communication de moindre importance avec d'autres cantons ou avec l'étranger.

Routes secondaires, comprenant toutes les autres voies publiques qui sont propriété de l'Etat.

Art. 8. Les routes et chemins communaux sont des voies servant à la circulation interne sur le territoire d'une commune municipale, ou reliant des localités ou hameaux de cette commune soit entre eux, soit avec une route cantonale, une station de chemin de fer ou une autre station de communications.

Routes
et chemins
communaux.

Art. 9. Les routes et chemins privés qui sont affectés à l'usage général, sont réputés publics tant que cette affectation n'a pas été révoquée.

Voies
publiques de
propriétaires
privés.

Art. 10. Le Conseil-exécutif est autorisé, après avoir entendu les intéressés, à classer les routes et chemins publics conformément à l'art. 6 de la présente loi, de même qu'à en modifier le classement suivant les circonstances. Les routes et chemins dont l'entretien est alors attribué à un autre assujetti, doivent auparavant être mis en bon état par l'ancien propriétaire, qui, en outre, paiera une indemnité pour le rachat de son obligation d'entretien. Cette indemnité est en règle générale de vingt fois les frais moyens d'entretien des 10 dernières années. Les circonstances ou conventions spéciales sont réservées, notamment en cas de remplacement d'anciennes routes par de nouvelles.

Classement.

Les contestations de nature pécuniaire que feraient surgir le classement ou sa modification, sont tranchées par le Tribunal administratif.

Sont et demeurent réservées, les dispositions particulières que les communes édictent au sujet de la reprise de routes privées, en vertu de l'art. 18, paragr. 2, n° 2, de la loi du 15 juillet 1894 sur les plans d'alignement.

Art. 11. La Direction des travaux publics tient un registre des routes cantonales, et chaque commune un registre des autres voies publiques de son territoire. Les nouvelles inscriptions et modifications seront publiées dans la Feuille officielle.

Registres
des routes.

Art. 12. Les propriétaires des routes et chemins publics doivent les faire aborner et immatriculer au registre foncier.

Abornement.

Art. 13. Les routes principales et routes de jonction abornées feront en outre l'objet de plans de situation, dressés par les soins de l'Etat, qui seront tenus à jour et qui indiqueront la largeur utile de la chaussée ainsi que les conditions de pente.

Plans de
situation.

Art. 14. Des poteaux indicateurs seront établis aux bifurcations des voies publiques conformément aux instructions de la Direction cantonale des travaux publics, qui entendra l'autorité communale. La pose et l'entretien en incombent aux propriétaires des routes et chemins ainsi désignés. Faute d'entente entre ces propriétaires quant à la répartition

Indicateurs.

des frais, la Direction des travaux publics fixe celle-ci, sauf recours au Conseil-exécutif.

L'art. 15 de la loi sur les plans d'alignements du 15 juillet 1894 est également applicable, par analogie, aux routes cantonales et aux voies publiques de propriétaires privés.

IV. Etablissement et réaménagement.

1° Dispositions communes.

Construction
des routes.

Art. 15. Les routes et chemins publics doivent être établis ou réaménagés selon leur classement et les exigences de la circulation.

Plans de
voirie.

Art. 16. Des plans de voirie, obligatoires à titre général, peuvent être dressés pour l'établissement et le réaménagement de routes et chemins de l'Etat. Ils peuvent fixer en tant que de besoin des lignes de construction particulières, au delà desquelles aucun bâtiment ne pourra être édifié. Ces plans indiqueront le niveau de la chaussée.

Quant aux voies publiques des communes font règle les dispositions de la loi sur les plans d'alignement du 15 juillet 1894.

Dépôt public.

Art. 17. Les plans de voirie des routes et chemins de l'Etat sont déposés publiquement pendant 20 jours, par les soins de la Direction cantonale des travaux publics, au secrétariat communal, où, durant ce délai, opposition peut être faite, par écrit et sur timbre, à l'intention de la dite autorité. Publication du dépôt aura lieu dans la Feuille officielle et dans la feuille officielle d'avis du district ou, à défaut, suivant l'usage local. Le délai d'opposition court de la publication dans la Feuille officielle. Le Conseil-exécutif statue souverainement sur les oppositions qui n'ont pas un caractère de droit privé. Celles des communes sont vidées par le Tribunal administratif, en tant qu'elles ont pour objet les prestations communales.

De par l'approbation du plan de voirie par le Conseil-exécutif, toutes bâtisses sur l'espace réservé à la voie publique ainsi que dans la zone des distances de construction, légales ou spécialement fixées, sont interdites, le droit d'exproprier les terrains nécessaires pour l'aménagement des routes et chemins prévus étant au surplus conféré à l'Etat, soit à la commune, selon l'art. 23, paragr. 1, de la présente loi.

Les mêmes dispositions font règle pour les installations de protection et de drainage de la chaussée à établir en dehors de celle-ci, ainsi que pour l'acquisition des carrières et gravières qu'exigent la construction et l'établissement des routes, pour l'accès indispensable aux unes et aux autres, et pour les places de préparation et de dépôt de matériaux qu'elles comportent.

Evacuation
des eaux ;
aqueducs.

Art. 18. L'eau qui s'écoule naturellement de la chaussée doit être reçue par les fonds riverains même si l'évacuation en a lieu par des saignées dans les banquettes ou des coulisses.

En cas de modification des conditions d'écoulement dans un fonds riverain, le propriétaire de

celui-ci doit pourvoir à ce que l'évacuation des eaux se fasse sans dommage pour la route.

Le propriétaire riverain doit, moyennant pleine indemnité, permettre l'évacuation, à travers son fonds, de l'eau provenant d'installations artificielles d'assèchement de la chaussée. Toutes conventions et obligations existantes sont d'ailleurs réservées. Cas échéant, on appliquera la procédure prévue quant aux plans de voirie.

Art. 19. Les murs de soutènement et de revêtement nécessités par l'établissement ou le réaménagement de voies publiques, seront immatriculés comme éléments de celles-ci et doivent être construits et entretenus par les assujettis à l'entretien de la chaussée.

Murs de soutènement et de revêtement.

Art. 20. Des ouvrages particuliers peuvent être établis hors de la zone des voies publiques pour la protection de ces voies et la sécurité de la circulation. Le terrain nécessaire peut être acquis suivant la procédure prévue quant aux plans de voirie. S'il y a péril en la demeure, le Conseil-exécutif peut, dans son arrêté, autoriser le commencement immédiat des travaux.

Ouvrages de protection.

Les ouvrages dont il s'agit constituent un élément de la voie publique et l'entretien en incombe aux assujettis à celui de la chaussée.

2° Dispositions particulières quant aux routes cantonales.

Art. 21. L'établissement et le réaménagement des routes cantonales sont l'affaire de l'Etat.

Etablissement et réaménagement.

Un décret du Grand Conseil statuera les dispositions nécessaires quant aux travaux.

Art. 22. Pour les chaussées nouvellement établies, la largeur doit en règle générale être la suivante:

Largeur de la chaussée.

Routes principales: Si la chaussée est à double piste, une largeur minimum de 6 mètres, et s'il s'agit de triple piste une de 7,5 mètres.

Routes de jonction: 5,5 mètres.

Routes secondaires: 4,5 mètres, soit 5 mètres s'il s'agit d'une importante route de montagne.

En cas de réaménagement, on s'efforcera d'arriver à ces largeurs.

Art. 23. Pour le réaménagement des routes cantonales, les communes fournissent gratuitement le terrain nécessaire, franc de toutes charges. Au besoin, elles pourvoient à l'expropriation conformément à l'art. 17 de la présente loi, ce dont elles supportent alors les frais, l'Etat contribuant jusqu'à concurrence de la moitié aux indemnités à verser pour des bâtiments.

Contributions des communes.

Dans les localités, les communes assument le tiers des frais totaux d'un type de revêtement tel qu'il est appliqué hors des agglomérations. Si, à la demande de la commune, le revêtement est meilleur et la chaussée plus large que pour pareil genre d'exécution, les frais totaux sont par moitié à la charge de l'Etat et de la commune.

Les communes peuvent se décharger de leurs prestations jusqu'à concurrence de la moitié sur les propriétaires fonciers, au sens de l'art. 27 de la présente loi.

Passages pour piétons. *Art. 24.* L'aménagement et l'entretien de passages (trottoirs, etc.) pour piétons le long des routes cantonales, incombent aux communes, le tiers des frais d'établissement, acquisitions de terrain non comprises, étant cependant à la charge de l'Etat.

3° Dispositions particulières quant aux routes communales.

Etablissement et réaménagement. *Art. 25.* L'établissement et le réaménagement des voies publiques des communes incombent à ces dernières. Elles édictent les prescriptions nécessaires.

Subsides de l'Etat. *Art. 26.* L'Etat alloue des subsides pour l'établissement de routes communales, si l'affaire présente un intérêt public pour le canton.

Il peut en outre accorder aux communes lourdement grevées de charges des subventions pour l'établissement et le réaménagement de leurs routes, en particulier s'il en résulte un allègement pour une route cantonale.

Contributions des particuliers. *Art. 27.* Les communes et leurs sections peuvent, dans les règlements qu'elles édictent, prévoir des contributions de la propriété foncière aux frais d'établissement, de réaménagement et de modification du revêtement de routes, chemins, passages pour piétons et sentiers ainsi que d'installations accessoires. L'article premier de la présente loi est applicable par analogie. Pour ces redevances, les communes ou sections sont au bénéfice d'une hypothèque légale, de rang postérieur à tous gages existants et sans inscription au registre foncier, sur les immeubles dont il s'agit. Les communes peuvent faire mentionner pareille hypothèque au registre foncier.

A ces contributions sont assujettis les fonds qui bénéficient des ouvrages en cause. Elles seront fixées dans un plan de contribution que dresse l'autorité communale compétente. Ces prestations ne dépasseront en aucun cas la moitié des frais.

Un décret du Grand Conseil établira les principes nécessaires concernant l'assujettissement aux contributions, l'établissement du plan y relatif et la procédure d'opposition. Les oppositions à l'obligation de contribuer seront formées devant le conseil communal pendant le délai de dépôt public du plan de contribution et, si elles ne peuvent être liquidées à l'amiable, seront vidées par le Tribunal administratif.

A défaut d'opposition faite à temps, les diverses prestations fixées dans le plan de contribution acquièrent force d'exécution et le dit plan est assimilable, pour ce qui les concerne, à un jugement exécutoire.

Dispositions applicables. *Art. 28.* Quant à l'établissement et au réaménagement des voies publiques communales font règle par analogie les dispositions applicables aux routes cantonales, sauf prescriptions spéciales.

4° Voies publiques de propriétaires privés.

Etablissement et réaménagement. *Art. 29.* Pour l'établissement et le réaménagement des voies publiques qui n'appartiennent pas à l'Etat ou à la commune, font règle les dispositions du droit civil, sauf prescriptions édictées par l'au-

torité compétente relativement à la construction et à l'entretien en conformité de l'art. 4 ci-dessus. Si des routes et chemins de cette espèce sont affectés à l'usage public, ou si pareille affectation est envisagée par convention entre le propriétaire et l'autorité compétente, le droit d'expropriation peut être requis, conformément à la loi du 3 septembre 1868, pour l'acquisition du terrain nécessaire lorsqu'elle ne peut avoir lieu à l'amiable.

Art. 29^{bis}. Pour être valides, les règlements communaux prévus aux art. 27 et 29 doivent être sanctionnés par le Conseil-exécutif.

V. Entretien.

Art. 30. L'entretien et le nettoyage des routes et chemins publics incombent au propriétaire de la chaussée, à moins que des personnes ou biens-fonds déterminés n'en soient grevés par un règlement communal (art. 4 ci-dessus) ou à teneur du droit civil. Entretien et nettoyage.

Art. 31. Ledit entretien comprend : Etendue de l'entretien

- 1° les travaux nécessaires pour le bon état de la chaussée et des installations qui s'y rattachent ;
- 2° les réfections aux routes, aux ouvrages d'art et aux autres éléments de la voie publique ;
- 3° le déblaiement des routes et leur remise en état après des événements naturels extraordinaires, tels que glissements de terrain, coulées de boue et de pierres, éboulements de rochers, inondations, etc.

Art. 32. Les conduites artificielles de tiers à travers la voie publique, ainsi que les ponts et aqueducs industriels, installations d'irrigation et d'évacuation, doivent être établis et entretenus par leurs propriétaires conformément aux prescriptions de l'autorité exerçant la surveillance (art. 5 de la présente loi) et, en cas de changements, être adaptés aux circonstances, aux frais des propriétaires. Entretien des conduites de tiers.

Le propriétaire répond de tout dommage imputable à pareil ouvrage.

Art. 33. L'Etat contribue pour $\frac{1}{3}$ aux frais d'entretien d'une route communale servant à la circulation générale de transit comme tronçon d'une route principale, s'il n'a déjà racheté autrefois son obligation d'entretenir la chaussée dont il s'agit. Subsides de l'Etat pour routes communales.

L'Etat peut participer à l'entretien des routes communales importantes, à chaussée d'une largeur minimum de 3,60 mètres, en pourvoyant au service de cantonnier, en fournissant du matériel ou en versant un subside.

Une ordonnance du Conseil-exécutif statuera les dispositions de détail nécessaires.

Art. 34. Si pour le maintien de la circulation, en cas d'interruption de celle-ci, il est nécessaire d'utiliser passagèrement des terrains riverains, les propriétaires de ceux-ci ont l'obligation de permettre l'usage de leurs fonds, moyennant en être pleinement indemnisés par le propriétaire de la route. Utilisation passagère de fonds riverains.

Les contestations à cet égard sont tranchées par le juge compétent en matière d'expropriation.

Interruption
durable de la
circulation.

Art. 35. Quand une interruption de la circulation exige l'établissement d'un tronçon de route, les art. 3, 16 et 17 de la présente loi sont applicables s'il s'agit de routes cantonales ou communales. C'est au propriétaire de l'ancienne route qu'incombe l'établissement du nouveau tronçon.

Pour les voies publiques de particuliers fait règle l'article 29 de la présente loi.

Détourne-
ment de la
circulation.

Art. 36. Si, en cas de détournement de la circulation, il faut emprunter la voie publique d'un autre assujetti à l'entretien, celui-ci est indemnisé du surcroît de frais qui en résulte pour lui. L'indemnité est à la charge de l'assujetti à l'entretien du tronçon de route fermé à la circulation.

Tous différends sont tranchés par le juge compétent en matière d'expropriation.

Changements
dangereux de
la propriété
foncière rive-
raine.

Art. 37. Quand des changements naturels qui se produisent dans les terrains riverains d'une voie publique menacent celle-ci ou y compromettent la circulation, le propriétaire de la route est tenu de prendre les mesures de sûreté indiquées par les circonstances. S'il faut à cet effet utiliser la propriété de tiers, ils en seront indemnisés conformément à la loi sur l'expropriation du 3 septembre 1868.

Les mesures nécessaires peuvent être appliquées immédiatement s'il y a urgence.

Si le danger qui menace la route ou la circulation est imputable à une action ou une omission du propriétaire riverain, c'est ce dernier qui doit prendre les mesures de sûreté nécessaires et qui répond de tout dommage. Faute par lui de satisfaire à ses obligations, les dites mesures peuvent être prises sur-le-champ par le propriétaire de la chaussée, aux frais du riverain. L'art. 66 de la présente loi est applicable par analogie.

Circulation
en hiver.

Art. 38. Les voies publiques qui doivent demeurer ouvertes toute l'année à la circulation, seront maintenues praticables, selon les besoins, pendant l'hiver également. Le déblaiement de la neige sur les routes cantonales est l'affaire des communes, qui y pourvoient avec le concours des cantonniers de l'Etat. Pour le surplus, le déblaiement incombe aux assujettis à l'entretien. S'il ne s'effectue pas, ou seulement d'une manière insuffisante, l'ingénieur d'arrondissement peut ordonner le nécessaire, aux frais des assujettis.

Les communes ont de même l'obligation, à l'entrée de l'hiver, de marquer en tant que de nécessité la chaussée, à leurs frais, au moyen de piquets noircis au feu ou d'autres signaux de cette espèce.

A titre de contribution aux frais de déblaiement de la neige l'Etat accorde des subsides aux communes des régions montagneuses, pour l'ouverture des routes cantonales, quand ces frais constituent une charge excessive pour la commune.

Surveillance.

Art. 39. Les organes de contrôle compétents doivent veiller à ce que les voies publiques soient toujours en un état garantissant une circulation sûre et sans entraves.

Défaut
d'entretien.

Art. 40. Si les assujettis n'accomplissent pas du tout ou pas dûment leurs obligations d'entretien, l'autorité de surveillance compétente, après sommation demeurée vaine, peut ordonner les travaux

nécessaires, à leurs frais, sous réserve de recours au Conseil-exécutif.

S'il s'agit d'une route communale subventionnée, le subside pourra être retiré en cas d'inaccomplissement de l'obligation d'entretien.

Art. 41. Les communes peuvent, par règlement, imposer entièrement ou partiellement les travaux de nettoyage et de déblaiement des neiges sur les routes et chemins publics cantonaux, communaux ou de particuliers à l'intérieur des localités, ou les frais de ces travaux, aux propriétaires des fonds riverains de la voie publique.

Contributions
de parti-
culiers.

Art. 42. Il leur est de même loisible d'édicter par règlement l'obligation d'évacuer les eaux de biens-fonds et bâtiments à l'égout public, dans un rayon à déterminer, et d'imposer aux propriétaires de ces immeubles le versement d'une taxe unique ou périodique de raccordement à l'égout. L'assujetti établit et entretient à ses frais la conduite de raccordement entre l'immeuble en cause et l'égout public. Pour les taxes de raccordement, la commune jouit d'une hypothèque légale selon l'art. 27 de la présente loi.

Raccorde-
ment à l'égout
public.

Tous litiges concernant ces prestations sont vidés par le Tribunal administratif, sur action de la commune, en application de l'art. 11, n° 6, de la loi du 31 octobre 1909 sur la justice administrative.

Art. 43. Les règlements communaux, prévus aux art. 41 et 42 doivent, pour être valides, avoir été sanctionnés par le Conseil-exécutif.

Règlements
communaux.

VI. Routes privées ouvertes à l'usage général de moyens de locomotion déterminés.

Art. 44. L'établissement et le réaménagement des routes privées ouvertes à la circulation générale de moyens de communication déterminés, en particulier de véhicules à moteur, doivent faire l'objet d'une concession du Conseil-exécutif. Cette concession statue les dispositions nécessaires sur la construction et l'usage des dites routes ainsi que sur les taxes à percevoir éventuellement pour leur usage. Le droit civil fait règle pour le surplus.

Concession.

Si l'exploitation d'une telle route laisse un bénéfice, on pourra, outre un émolument unique de concession, prévoir une redevance annuelle au profit de l'Etat. Une ordonnance du Conseil-exécutif établira les dispositions nécessaires.

VII. Dépenses totales de l'Etat pour l'établissement et l'entretien de routes communales.

Art. 45. La somme totale des subsides à verser par l'Etat aux communes selon les art. 23, paragr. 1, 24, 26, 33 et 38 de la présente loi, comprendra le 10⁰/₀ du produit annuel net de la taxe des automobiles ainsi qu'un crédit à fixer chaque année dans le budget.

TITRE SECOND.

Dispositions protectrices, pénales et finales.**I. Dispositions générales.**

Champ d'application. *Art. 46.* Les dispositions qui suivent s'appliquent à toutes les voies publiques.

Police de la voirie. *Art. 47.* La surveillance en matière de police de la voirie ressortit à la Direction des travaux publics.

La dite police est exercée par :

- a) le personnel cantonal et communal assermenté qui est chargé de la surveillance et de l'entretien des voies publiques ;
- b) les organes de police de l'Etat et des communes.

Ces agents ont l'obligation de dénoncer au juge pénal toutes les contraventions aux dispositions énoncées plus loin.

Pour garantir le paiement des amendes et frais, ils peuvent, à moins que le coupable ne fournisse un cautionnement convenable, séquestrer les objets qui servent à commettre une infraction en matière de police de la voirie. Les objets séquestrés peuvent être vendus aux enchères publiques afin de couvrir les amendes et frais devenus exigibles. S'il y a un excédent, il sera versé à l'ayant-droit.

S'il y a lieu et après sommation demeurée vaine, l'état de choses régulier sera rétabli immédiatement, aux frais du contrevenant. L'art. 66 est applicable par analogie.

Usage des voies publiques. *Art. 48.* L'usage de la voie publique est permis à chacun dans les limites des prescriptions légales.

Si un usage extraordinaire exige davantage d'entretien ou de nettoyage, l'assujetti à l'entretien a droit à une équitable indemnité de l'usager. Cette indemnité, s'il y a contestation, est fixée par le Conseil-exécutif.

Fermeture à la circulation. *Art. 49.* Le Conseil-exécutif peut fermer entièrement ou partiellement à la circulation certaines voies publiques. Il lui est loisible d'autoriser la Direction de la police à accorder des exceptions, sur demande écrite et motivée, moyennant des conditions déterminées.

Le propriétaire de la route sera entendu dans l'un et l'autre cas.

Les ingénieurs d'arrondissement, ainsi que les organes du service des travaux routiers ou entreprises qu'ils en chargent ou qu'ils y autorisent, peuvent ordonner les barrages et les restrictions de la circulation nécessaires pendant l'exécution de travaux de voirie.

II. Dispositions particulières concernant les chaussées et leur usage.

Installations sur la voie publique. *Art. 50.* Si les circonstances le permettent, la voie publique peut être utilisée pour l'établissement de canaux d'évacuation, de conduites d'eau, de gaz et d'électricité, ainsi qu'exceptionnellement pour l'installation de voies ferrées, d'appareils de transmission, etc.

L'autorisation est accordée:

quant aux *routes cantonales*:

par le Grand Conseil, s'il s'agit de l'établissement de chemins de fer (tramways non compris);

par le Conseil-exécutif, pour l'établissement de tramways;

par la Direction cantonale des travaux publics, pour toutes les autres installations;

quant aux *routes et chemins communaux* et aux *voies publiques de propriétaires privés*:

par le propriétaire.

L'autorisation ne sera donnée que sous des conditions garantissant la sécurité de la circulation routière et le maintien du bon état de la chaussée. En cas de délivrance d'une nouvelle concession de chemin de fer, la compagnie sera tenue d'assumer les frais de l'élargissement de la chaussée quand, en raison de la circulation, la largeur disponible de la route serait insuffisante.

Art. 51. L'établissement d'installations sur ou dans la voie publique peut être subordonné au paiement d'un émolument et à des conditions spéciales. Pour les routes cantonales, les émoluments sont arrêtés par le Conseil-exécutif et le produit doit en être affecté à l'entretien des routes. Quant aux routes communales, ils sont fixés par les communes.

Un arrêté du Grand Conseil peut astreindre les communes et les autres propriétaires de voies publiques à mettre à disposition leurs routes et chemins pour l'établissement d'installations ou à des fins particulières intéressant la circulation. En cas d'urgence, le Conseil-exécutif peut à cet effet rendre une décision provisoire.

Art. 52. Les mâts et pylônes des conduites de tout genre doivent être établis en dehors de la chaussée et de manière qu'il n'y ait ni entraves pour la circulation ni préjudice pour l'écoulement des eaux.

Conduites et installations le long et au dessus de la chaussée.

L'espace libre au-dessus de la chaussée ne doit être utilisé d'aucune façon, sans l'autorisation du propriétaire de la route, pour l'établissement d'installations.

Art. 53. Les conduites posées dans la chaussée doivent l'être de façon à résister aux effets de la circulation et à ne présenter aucun risque pour celle-ci. Leur propriétaire répond de tout dommage qu'elles causeraient.

Conduites souterraines.

Art. 54. Tout usage abusif des voies publiques et de leurs éléments est interdit.

Dépôts de matériaux, etc.

L'autorisation du propriétaire de la route est nécessaire pour tout dépôt temporaire de matériaux ou toute autre utilisation non préjudiciable de la chaussée. Le propriétaire peut exiger un émolument.

Le bénéficiaire de l'autorisation demeure responsable de tout dommage causé au propriétaire ou à des tiers par l'utilisation de la route.

Le déversement d'eau ou de purin et le déblaiement de la neige de toits, etc., sur la voie publique, de même que tout souillement de celle-ci, sont prohibés.

Préservation
des routes.

Art. 55. Les conduits et fossés d'écoulement seront toujours maintenus libres. On évitera tout ce qui pourrait détériorer les talus, murs et clôtures de la voie publique.

Aucuns changements préjudiciables pour la voie publique, ou propres à en compromettre la sécurité, ne doivent être apportés aux propriétés riveraines.

Il n'est permis de creuser, de faire des remblais ou d'effectuer d'autres travaux de ce genre dans des fonds riverains, lorsqu'il en résulte un danger pour une route ou un chemin publics, qu'avec l'autorisation du propriétaire de la route ou du chemin.

Le traînage d'objets de n'importe quelle espèce sur la voie publique, de même que l'emploi de chaînes d'enrayage et d'autres dispositifs analogues, ne sont permis que lorsque le sol est couvert de neige ou de verglas, ou fortement gelé.

Travaux
agricoles.

Art. 56. La route ne doit pas être endommagée en cas de labourage ou d'autres travaux agricoles. Elle sera nettoyée une fois le travail achevé.

Mesures en
vue de la
sécurité des
routes.

Art. 57. Les arbres, poteaux et constructions caduques de toute espèce qui ne peuvent offrir une résistance suffisante au vent ou aux intempéries et qui pourraient choir sur la chaussée, doivent être enlevés. Faute d'y pourvoir, leur propriétaire répond des conséquences.

Toutes installations le long de la voie publique, telles que murs, socles, etc., doivent être établies de manière à pouvoir supporter les effets de l'usage de la chaussée et de son entretien.

Carrières, etc.

Art. 58. Des carrières et des dévaloirs à bois ne peuvent être ouvertes ou établis à proximité d'une route que sous réserve d'une pleine sécurité de la circulation et avec un permis de l'autorité de surveillance compétente.

Eclairage.

Art. 59. Les routes et chemins publics à l'intérieur des localités, de même que tous les ponts, doivent être pourvus d'un éclairage suffisant, dont l'installation et le service incombent à la commune.

Les frais de cet éclairage peuvent, par règlement communal, être mis entièrement ou partiellement à la charge des propriétaires des immeubles qui en profitent, exception faite des terrains non bâtis. Ces contributions se règlent sur l'estimation cadastrale. Toutes contestations à cet égard sont tranchées par le Tribunal administratif.

III. Dispositions spéciales concernant les abords de la voie publique.

Distance des
bâtiments.

Art. 60. A défaut de lignes de construction spécialement fixées en vertu de plans d'alignement ou de voirie, aucun bâtiment neuf ne peut être édifié le long des routes à moins de 3 m. 60 cm. de leur limite. Les communes sont cependant autorisées à fixer ce minimum à 3 m. pour leurs routes et les voies publiques de propriétaires privés.

En cas de nouvel établissement de routes et chemins publics de propriétaires privés, l'autorité compétente pour délivrer le permis peut fixer des distances de construction particulières dans ce dernier.

Le Conseil-exécutif peut autoriser des dérogations à la susdite règle, pourvu qu'il n'en résulte aucun préjudice pour des intérêts publics, lorsqu'il serait impossible d'observer la distance prescrite mais que des raisons majeures motiveraient la construction projetée.

En ce qui concerne les bâtiments situés à moins de 3 m. 60 cm. ou de 3 m. du bord de la chaussée, il ne pourra être construit des annexes ou être fait de transformations, en deçà de cette distance (zone d'interdiction), que si le Conseil-exécutif en a donné l'autorisation.

On ne pourra rebâtir sur des fondements existants, qui se trouveraient à moins de 3 m. 60 cm. ou de 3 m. de la route, que si les conditions du paragraphe 3 ci-dessus sont remplies. Si le propriétaire est astreint par le Conseil-exécutif à abandonner les anciens fondements, il peut réclamer au propriétaire de la route une indemnité pour le surcroît de frais de bâtisse qui en résulte, lorsque la nouvelle construction a lieu dans les deux ans à compter de la démolition ou de la destruction de l'ancien bâtiment. S'il y a contestation, l'indemnité est fixée par le juge compétent en matière d'expropriation.

Art. 61. L'espace à observer entre le bord de la route et le bâtiment ne doit être occupé par aucunes constructions ou installations, exception étant faite :

Utilisation
de la zone
d'interdiction.

- 1° pour les parties saillantes libres du bâtiment, lesquelles peuvent dépasser de 2 m. la ligne de la façade sans toutefois se trouver à moins de 4 m. au-dessus de la chaussée;
- 2° pour les terrasses ouvertes, qui peuvent également dépasser de 2 m. au maximum la ligne de façade, mais ne doivent pas s'élever à plus de 1 m. 20 cm. au-dessus de la chaussée.

Si le terrain de la zone d'interdiction devient nécessaire pour un élargissement de la route, le propriétaire du bâtiment doit, sur réquisition de celui de la route, faire enlever à ses propres frais les constructions en saillie édifiées en vertu des nos 1 et 2 ci-dessus.

Art. 62. Les fontaines, fosses à fumier ou à purin et autres installations de ce genre doivent, en cas de nouvelle construction ou de transformation, être reculées à 3 m. au minimum de la limite de la voie publique et être établies de manière que cette dernière ne puisse être souillée.

Installations
au bord de la
chaussée.

L'autorité de surveillance des routes peut exiger que des installations existantes soient reculées. Les frais en sont à la charge du propriétaire de la route, sous réserve d'arrangements ou d'obligations particuliers.

L'espace libre entre l'installation et la voie publique doit être asséché ainsi qu'il convient et être tenu en bon état par les soins du propriétaire. Les frais des rigoles d'écoulement longeant la chaussée incombent pour la moitié au riverain de la route.

Il est défendu, dans la zone où les constructions sont prohibées, de faire n'importe quels dépôts de matériaux pouvant compromettre la sûreté de la circulation.

Arbres et
arbustes.

Art. 63. Il ne sera pas planté de nouveaux arbres le long des voies publiques à moins de 3 m. de la limite de la chaussée, sauf dans les localités.

S'il s'agit de routes ou chemins établis dans une côte escarpée ou sur un haut talus, les arbres pourront, du côté du penchant, se trouver au bord même de la chaussée.

Les branches d'arbres doivent être élaguées jusqu'à une hauteur de 4 m. au-dessus de la chaussée. Les arbustes ne doivent pas faire saillie dans le profil de la route et ne pas gêner la vue sur celle-ci.

Si le propriétaire ne fait pas élaguer ou tailler en temps voulu ses arbres ou arbustes, il y sera pourvu à ses frais, après une sommation écrite demeurée vaine, par les organes de police de la voirie. Le propriétaire n'a droit à aucune indemnité de ce chef.

Il est loisible aux communes d'édicter par règlement des prescriptions plus étendues pour l'établissement et la protection de plantations au bord de voies publiques.

Forêts.

Art. 64. En cas de nouvel établissement ou de réaménagement de routes cantonales traversant des forêts, on réservera de chaque côté de la chaussée un espace libre d'une largeur de 6 m. au maximum.

La Direction des travaux publics peut cependant autoriser des exceptions.

Clôtures.

Art. 65. Les clôtures et plantations de n'importe quel genre qui ne laissent pas une vue suffisamment libre, ne doivent pas s'élever à plus de 1 m. 20 cm. de la chaussée. De nouvelles clôtures n'auront en aucun cas une hauteur excédant 2 m.

Il est interdit d'établir le long de routes et chemins publics, dans la zone où les constructions sont prohibées, des clôtures en fil de fer barbelé ou d'autres clôtures présentant un danger pour les gens et les animaux.

Les portes de bâtiments ou de clôtures de toute espèce ne doivent pas s'ouvrir dans le profil de voies publiques.

Les changements qu'il serait nécessaire d'apporter à des installations existantes sont à la charge du propriétaire de la route.

Constructions
et installa-
tions non con-
formes aux
prescriptions ;
mesures
ordonnées par
substitution
à l'assujetti.

Art. 66. Les constructions et installations, édifiées sur des fonds privés, qui ne seraient pas conformes à la présente loi ou aux ordonnances et règlements communaux édictés en vertu de ses dispositions, doivent être enlevées ou modifiées à la réquisition de l'autorité compétente.

La réquisition est notifiée au propriétaire des ouvrages par lettre chargée, énonçant les motifs de cette mesure. Il y sera fixé à l'intéressé un délai convenable pour procéder à l'enlèvement ou à la modification exigés, avec avertissement que le nécessaire sera fait à ses frais par les soins de l'autorité au cas où il n'y pourvoirait pas à temps et selon les prescriptions.

Plainte peut être formée contre la réquisition dans les 14 jours de sa notification, et cela devant le Conseil-exécutif quand elle émane de la Direction cantonale des travaux publics, et devant le préfet conformément aux art. 63 et suivants de la loi du 9 décembre 1917 quand elle émane d'une autorité communale. S'il y a péril en la demeure, l'autorité saisie de la plainte ordonne des mesures

provisoires au sens de l'art. 38 de la loi sur la justice administrative du 31 octobre 1909.

Lorsque les travaux exigés ne sont pas exécutés dans le délai fixé ou conformément aux prescriptions, l'autorité qui les a ordonnés y fait procéder ou les fait améliorer par des tiers, aux frais de l'assujetti, d'une manière appropriée et selon les prix usuels. Si la réquisition a été attaquée, l'arrêt vidant la plainte ou le recours fixe un nouveau délai pour l'exécution des travaux.

Une fois le nécessaire fait par substitution à l'assujetti, le compte des frais est présenté à ce dernier, avec invitation à payer dans les 14 jours. Les contestations relatives à l'obligation de payer sont tranchées souverainement par le Tribunal administratif. Quand la mesure ordonnée par l'autorité a acquis force exécutoire faute de plainte ou ensuite d'arrêt, le Tribunal administratif n'a plus à examiner si elle était juridiquement licite, ni si elle était matériellement fondée et appropriée.

Les dispositions du présent article sont applicables par analogie lorsque l'établissement d'installations déterminées sur son terrain est prescrit à un propriétaire foncier en vertu de la présente loi ou des ordonnances et règlements communaux édictés conformément à ses dispositions.

IV. Dispositions pénales et finales.

Art. 67. Les contraventions aux dispositions du Titre second de la présente loi seront punies d'une amende de 5 fr. à 1000 fr., sous réserve des cas passibles de peines plus rigoureuses à teneur d'autres lois. Le coupable sera également condamné, dans le jugement, à supprimer toutes installations illicites ainsi qu'à réparer le dommage éventuellement causé. L'art. 66 est réservé. Pénalités.

Art. 68. La présente loi abroge toutes dispositions contraires, en particulier la loi sur les ponts et chaussées, du 21 mars 1834, la loi concernant la participation de l'Etat à l'entretien de routes de 4^e classe, du 20 novembre 1892, l'ordonnance d'exécution y relative du 9 janvier 1893, les art. 3 à 9, 10, paragr. 2, 11 et 12 de la loi sur la police des routes, du 10 juin 1906, ainsi que les art. 1 et 2 et les chap. III et IV de l'ordonnance d'exécution y relative du 5 juin 1907. Abrogations.

Art. 69. Le Conseil-exécutif pourvoira à l'exécution de la présente loi et édictera les dispositions nécessaires à cet effet, en tant qu'elles ne doivent pas faire l'objet d'un décret.

Art. 70. La présente loi entrera en vigueur à la date que fixera le Conseil-exécutif.

Berne, le 29 novembre 1933.

Au nom du Grand Conseil:

Le président,
Dr F. Büeler.

Le chancelier,
Schneider.

**Propositions communes du Conseil-exécutif et de la
Commission pour la 2^e lecture**

du 22 / 26 janvier 1934.

LOI

sur

la construction et l'entretien des routes.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décède:

TITRE PREMIER.

Construction et entretien des voies publiques.

I. Dispositions générales.

Définition. *Article premier.* Sont réputés voies publiques, tous les *routes, chemins, trottoirs et passages pour piétons* qui sont ouverts à l'usage général. Pareil usage existe à l'égard de toutes les *routes* établies à cette fin par l'Etat et les communes ou leurs sections. Les voies aménagées par des particuliers sur leur propre fonds sont également publiques dès que l'autorité compétente les affecte à l'usage général avec l'agrément du propriétaire. Cette affectation supprime pour le propriétaire le droit d'exclure le dit usage. Elle ne peut être révoquée que par l'autorité compétente pour la prononcer.

Les susdits objets sont du domaine public, sauf disposition légale contraire.

Il en est de même des éléments accessoires des routes publiques, tels que ponts, viaducs, aqueducs, murs, garde-fous, fossés, rigoles, installations d'évacuation des eaux de la chaussée, talus, escaliers et autres choses analogues. Les places rentrent dans la voie publique.

**Régime
juridique.**

Art. 2. L'affectation d'une *route* à l'usage public ne porte aucune atteinte aux conditions de propriété. La reprise de routes et chemins privés par la commune, en vertu de l'art. 18, paragr. 2, n° 2, de la loi sur les plans d'alignement du 15 juillet 1894, demeure réservée.

La propriété ou un droit réel restreint sur la voie publique ne peuvent être acquis par prescription ensuite d'un usage quelconque. Les autorisations accordées pour l'utilisation des *routes* publiques sont révocables en tout temps sans indemnité.

Tous droits de tiers existants demeurent réservés.

Art. 3. L'autorisation du Conseil-exécutif est nécessaire pour l'établissement, la modification, essentielle ou la suppression de *routes* publiques de l'Etat, ainsi que de *routes* communales servant à la circulation générale de transit. Pour les autres voies publiques soumises à la surveillance d'une commune, le permis est délivré par l'autorité communale compétente.

Permis de l'autorité pour l'établissement, etc., de routes.

Une autorisation *du Conseil-exécutif* n'est pas exigée quand il existe un plan d'alignement ou de voirie approuvé.

Art. 4. Il est loisible aux communes d'édicter des *règlements* concernant l'établissement, le ré-aménagement, le *changement de revêtement* et l'entretien de leurs routes et des voies publiques de *propriétaires privés*, ainsi que concernant le nettoyage, le déblaiement des neiges et l'éclairage quant aux voies publiques de leur territoire.

Règlements de communes.

Pour être valides, ces règlements doivent être sanctionnés par le Conseil-exécutif.

II. Surveillance.

Art. 5. Les *routes* publiques sont sous la haute surveillance du Conseil-exécutif.

La Direction cantonale des travaux publics pourvoit à la construction et à l'entretien des routes cantonales. Elle exerce la surveillance immédiate de toutes les voies publiques et, cas échéant, ordonne les mesures nécessaires.

L'autorité communale compétente dirige l'établissement et l'entretien des voies publiques communales, exerce sous réserve des attributions de la Direction cantonale des travaux publics la surveillance des *routes* publiques situées sur le territoire de la commune, exception faite des routes de l'Etat, et prend toutes mesures nécessaires.

L'affectation, à l'usage public, de *routes* établies par des particuliers, est prononcée par l'autorité compétente de la commune sur le territoire de laquelle ces voies se trouvent. Lorsque celles-ci s'étendent sur plusieurs communes, c'est la Direction cantonale des travaux publics qui statue.

III. Classification des *routes*.

Art. 6. Selon leur destination et leur importance, les voies publiques du canton se divisent en :

Classification.

- 1^o routes cantonales,
- 2^o *routes* communales,
- 3^o *routes* publiques de propriétaires privés.

Art. 7. Les routes cantonales se subdivisent en :
Routes principales, servant à la circulation générale de transit pour les communications avec d'autres cantons et avec l'étranger, où elles se continuent.

Routes cantonales.

Routes de jonction, reliant les diverses régions du canton, aux routes principales, ou servant aussi de moyens de communication de moindre importance avec d'autres cantons ou avec l'étranger.

Routes secondaires, comprenant toutes les autres voies publiques qui sont propriété de l'Etat.

Routes communales.

Art. 8. Les *routes* communales sont des voies servant à la circulation interne sur le territoire d'une commune municipale, ou reliant des localités ou hameaux de cette commune soit entre eux, soit avec une route cantonale, une station de chemin de fer ou une autre station de communications.

Voies publiques de propriétaires privés.

Art. 9. Les *routes* privées qui sont affectées à l'usage général, sont réputées publiques tant que cette affectation n'a pas été révoquée.

Classement.

Art. 10. Le Conseil-exécutif est autorisé, après avoir entendu les intéressés, à classer les *routes* publiques conformément à l'art. 6 de la présente loi, de même qu'à en modifier le classement suivant les circonstances. Les *routes* dont l'entretien est alors attribué à un autre assujetti, doivent auparavant être mises en bon état par l'ancien propriétaire, qui, en outre, paiera une indemnité pour le rachat de son obligation d'entretien. Cette indemnité est en règle générale de vingt fois les frais moyens d'entretien des 10 dernières années, *toutes prestations en nature pouvant être prises en considération pour la fixation de la somme à payer.* Les circonstances ou conventions spéciales sont réservées, notamment en cas de remplacement d'anciennes routes par de nouvelles.

Les contestations de nature pécuniaire que feraient surgir le classement ou sa modification, sont tranchées par le Tribunal administratif.

Sont et demeurent réservées, les dispositions particulières que les communes édictent au sujet de la reprise de routes privées, en vertu de l'art. 18, paragr. 2, n° 2, de la loi du 15 juillet 1894 sur les plans d'alignement.

Registres des routes.

Art. 11. La Direction des travaux publics tient un registre des routes cantonales, et chaque commune un registre des autres voies publiques de son territoire. Les nouvelles inscriptions et modifications seront publiées dans la Feuille officielle *et, cas échéant, dans les feuilles officielles d'avis.*

Abornement.

Art. 12. Les propriétaires des *routes* publiques doivent les faire aborner et immatriculer au registre foncier, *à leurs frais.*

En cas de circonstances particulières, la Direction des travaux publics peut autoriser une exception.

L'ordonnance d'exécution statuera les dispositions nécessaires.

Plans de situation.

Art. 13. Les routes principales et routes de jonction abornées feront en outre l'objet de plans de situation, dressés par les soins de l'Etat, qui seront tenus à jour et qui indiqueront la largeur utile de la chaussée ainsi que les conditions de pente.

Indicateurs.

Art. 14. Des poteaux indicateurs seront établis aux bifurcations des voies publiques conformément aux instructions de la Direction cantonale des travaux publics, qui entendra l'autorité communale. La pose et l'entretien en incombent aux *assujettis à l'entretien* des routes ainsi désignées. Faute d'entente entre ces derniers quant à la répartition des frais, la Direction des travaux publics fixe celle-ci, sauf recours au Conseil-exécutif.

L'art. 15 de la loi sur les plans d'alignements du 15 juillet 1894 est également applicable, par analogie, aux routes cantonales et aux voies publiques de propriétaires privés.

IV. Etablissement et réaménagement.

1^o Dispositions communes.

Art. 15. Les routes publiques doivent être établies ou réaménagées selon leur classement et les exigences de la circulation. Construction des routes.

Art. 16. L'eau qui s'écoule naturellement de la chaussée doit être reçue par les fonds riverains même si l'évacuation en a lieu par des saignées ou des *aqueducs*. Evacuation des eaux; aqueducs.

En cas de modification des conditions d'écoulement dans un fonds riverain, le propriétaire de celui-ci doit pourvoir à ce que l'évacuation des eaux se fasse sans dommage pour la route.

Le propriétaire riverain doit, moyennant pleine indemnité, permettre l'évacuation, à travers son fonds, de l'eau provenant d'installations artificielles d'assèchement de la chaussée. Toutes conventions et obligations existantes sont d'ailleurs réservées. Cas échéant, on appliquera la procédure prévue quant aux plans de voirie.

Art. 17. Les murs de soutènement et de revêtement nécessités par l'établissement ou le réaménagement de voies publiques, seront immatriculés comme éléments de celles-ci et doivent être construits et entretenus par les assujettis à l'entretien de la chaussée. Murs de soutènement et de revêtement.

Art. 18. Des ouvrages particuliers peuvent être établis hors de la zone des voies publiques pour la protection de ces voies et la sécurité de la circulation. Le terrain nécessaire peut être acquis suivant la procédure prévue quant aux plans de voirie *lorsqu'il s'agit de routes cantonales, suivant la procédure prévue quant aux plans d'alignement s'il s'agit de routes communales, et suivant le procédure ordinaire d'expropriation pour les voies publiques de propriétaires privés.* S'il y a péril en la demeure, le Conseil-exécutif peut, dans son arrêté, autoriser le commencement immédiat des travaux. Ouvrages de protection.

Les ouvrages dont il s'agit constituent un élément de la voie publique et l'entretien en incombe aux assujettis à celui de la chaussée.

2^o Dispositions particulières quant aux routes cantonales.

Art. 19. L'établissement et le réaménagement des routes cantonales sont du ressort de l'Etat. Etablissement et réaménagement.

Art. 20. Pour les chaussées nouvellement établies, la largeur doit en règle générale être la suivante: Largeur de la chaussée.

Routes principales: Si la chaussée est à double piste, une largeur minimum de 6 mètres, et s'il s'agit de triple piste une de 7,5 mètres.

Routes de jonction (routes de moyenne circulation):
5,5 mètres.

Routes secondaires (chemins vicinaux): 4,5 mètres,
soit 5 mètres s'il s'agit d'une importante route de
montagne.

Pistes pour cyclistes: 1,5 mètre.

En cas de réaménagement, on s'efforcera d'arri-
ver à ces largeurs.

*Une ordonnance du Conseil-exécutif établira les
prescriptions techniques nécessaires pour le sur-
plus.*

Plans de
voirie.

Art. 21. Des plans de voirie, obligatoires à titre
général, peuvent être dressés pour l'établissement
et le réaménagement de *routes* de l'Etat. Ils peu-
vent fixer en tant que de besoin des lignes de
construction particulières, au delà desquelles aucun
bâtiment ne pourra être édifié. Ces plans indique-
ront le niveau de la chaussée.

Dépôt public.

Art. 22. Les plans de voirie des *routes* de l'Etat
sont déposés publiquement pendant 20 jours, par
les soins de la Direction cantonale des travaux pu-
blics, au secrétariat communal, où, durant ce délai,
opposition peut être faite, par écrit et sur timbre,
à l'intention de la dite autorité. Publication du dé-
pôt aura lieu dans la Feuille officielle et dans la
feuille officielle d'avis du district ou, à défaut, sui-
vant l'usage local. Le délai d'opposition court de
la publication dans la Feuille officielle. *Lorsqu'il
s'agit de plans de réaménagement*, le Conseil-exé-
cutif statue souverainement sur les oppositions qui
n'ont pas un caractère de droit privé. *En cas de
nouvel établissement de routes, c'est le Grand Con-
seil qui prononce.* Les oppositions des communes
sont vidées par le Tribunal administratif, en tant
qu'elles ont pour objet les prestations communales.

De par l'approbation du plan de voirie par le
Conseil-exécutif, soit le *Grand Conseil*, toutes bâ-
tisses sur l'espace réservé à la voie publique ainsi
que dans la zone des distances de construction, lé-
gales ou spécialement fixées, sont interdites, le droit
d'exproprier les terrains nécessaires pour l'amé-
nagement des *routes* prévues étant au surplus con-
féré à l'Etat, soit à la commune, selon l'art. 23,
paragr. 1, de la présente loi.

Les mêmes dispositions font règle pour les ins-
tallations de protection et de drainage de la chaus-
sée à établir en dehors de celle-ci, ainsi que pour
l'acquisition des carrières et gravières qu'exigent la
construction et l'établissement des routes, pour l'ac-
cès indispensable aux unes et aux autres, et pour
les places de préparation et de dépôt de matériaux
qu'elles comportent.

Contributions
des
communes.

Art. 23. Pour le réaménagement des *routes can-
tonales*, les communes fournissent gratuitement le
terrain nécessaire, franc de toutes charges. Au be-
soin, elles pourvoiront à l'expropriation conformé-
ment à l'art. 22 de la présente loi, ce dont elles
supportent alors les frais. Dans les localités, les
communes assument le tiers des frais totaux d'un
type de revêtement tel qu'il est appliqué hors des
agglomérations. Ces prestations peuvent être ré-
duites équitablement en faveur des communes ayant
de lourdes charges.

L'Etat contribue jusqu'à concurrence de la moitié aux indemnités à verser pour des bâtiments.

Si, à la demande de la commune, le revêtement est meilleur et la chaussée plus large que pour le susdit genre d'exécution, les frais totaux sont par moitié à la charge de l'Etat et de la commune.

Les communes peuvent mettre leurs prestations jusqu'à concurrence de la moitié à la charge des propriétaires fonciers, au sens de l'art. 27 de la présente loi.

Art. 24. L'aménagement et l'entretien de trottoirs et d'autres passages pour piétons le long des routes cantonales, incombent aux communes, le tiers des frais d'établissement, acquisitions de terrain non comprises, étant cependant à la charge de l'Etat.

Passages pour piétons.

3° Dispositions particulières quant aux routes communales.

Art. 25. L'établissement et le réaménagement des voies publiques des communes incombent à ces dernières. Elles peuvent établir des plans d'alignement selon la loi du 15 juillet 1894, et édictent les prescriptions nécessaires.

Etablissement et réaménagement.

Art. 26. L'Etat alloue des subsides en faveur de l'établissement de routes communales qui présentent un intérêt public pour le canton.

Subsides de l'Etat.

Il peut en outre accorder aux communes lourdement grevées de charges des subventions pour l'établissement et le réaménagement de leurs routes, en particulier s'il en résulte pour une route cantonale un allègement au point de vue de la circulation.

Art. 27. Les communes et leurs sections peuvent, dans les règlements qu'elles édictent, prévoir une contribution de la propriété foncière aux frais d'établissement, de réaménagement et de modification du revêtement de *voies publiques au sens de l'art. 1^{er} de la présente loi*. Pour ces redevances, les communes ou sections sont au bénéfice d'une hypothèque légale, de rang postérieur à tous gages existants et sans inscription au registre foncier, sur les immeubles dont il s'agit. Les communes peuvent faire mentionner pareille hypothèque au registre foncier.

Contributions des particuliers.

A ces contributions sont assujettis les fonds qui bénéficient des ouvrages en cause. Elles seront fixées dans un plan spécial, que dresse l'autorité communale compétente. *La prestation primitive ne doit pas dépasser la moitié des frais.*

Un décret du Grand Conseil établira les principes nécessaires concernant l'assujettissement aux contributions, l'établissement du plan y relatif et la procédure d'opposition. Les oppositions à l'obligation de contribuer seront formées devant le conseil communal pendant le délai de dépôt public du plan de contribution et, si elles ne peuvent être liquidées à l'amiable, seront vidées par le Tribunal administratif. *Si la valeur litigieuse est inférieure à 800 fr., le président de ce tribunal est compétent comme juge unique. Dans ces cas, il n'y a pas de tentative de conciliation devant le préfet.*

A défaut d'opposition faite à temps, les diverses prestations fixées dans le plan de contribution ac-

quièrent force d'exécution, et le dit plan est assimilable, pour ce qui les concerne, à un jugement exécutoire.

Dispositions applicables.

Art. 28. Quant à l'établissement et au réaménagement des voies publiques communales font règle par analogie les dispositions applicables aux routes cantonales, sauf prescriptions spéciales.

4° Voies publiques de propriétaires privés.

Etablissement et réaménagement.

Art. 29. Pour l'établissement et le réaménagement des voies publiques qui n'appartiennent pas à l'Etat ou aux communes, font règle les dispositions du droit civil, sauf prescriptions édictées par l'autorité compétente relativement à la construction et à l'entretien en conformité de l'art. 4 ci-dessus. Si des routes de cette espèce sont affectées à l'usage public, ou si pareille affectation est envisagée par convention entre le propriétaire et l'autorité compétente, le droit d'expropriation peut être requis, conformément à la loi du 3 septembre 1868, pour l'acquisition du terrain, nécessaire lorsqu'elle ne peut avoir lieu à l'amiable.

Art. 29^{bis}. Pour être valides, les règlements communaux prévus aux art. 27 et 29 doivent être sanctionnés par le Conseil-exécutif.

V. Entretien.

Entretien et nettoyage.

Art. 30. L'entretien, et le nettoyage des routes publiques incombent au propriétaire de la chaussée, à moins que des personnes ou biens-fonds déterminés n'en soient grevés *en vertu de dispositions de droit public ou de droit privé*.

Etendue de l'entretien.

Art. 31. Ledit entretien comprend :

- 1° les travaux nécessaires pour le maintien en bon état de la chaussée et des installations qui s'y rattachent ;
- 2° les réfections aux routes, aux ouvrages d'art et aux autres éléments de la voie publique ;
- 3° le déblaiement des routes et leur remise en état après des événements naturels extraordinaires, tels que glissements de terrain, coulées de boue et de pierres, éboulements de rochers, inondations, etc.

Entretien des conduites de tiers.

Art. 32. Les conduites artificielles de tiers empruntant la voie publique, ainsi que les ponts et aqueducs industriels, installations d'irrigation et d'évacuation, doivent être établis et entretenus par leurs propriétaires conformément aux prescriptions de l'autorité exerçant la surveillance (art. 5 de la présente loi) et, en cas de changements, être adaptés aux circonstances, aux frais des propriétaires.

Le propriétaire répond de tout dommage imputable à l'existence de pareil ouvrage.

Subsides de l'Etat pour routes communales.

Art. 33. L'Etat contribue pour $\frac{1}{3}$ aux frais d'entretien d'une route communale servant à la circulation générale de transit comme tronçon d'une route principale, s'il n'a déjà racheté autrefois son obligation d'entretenir la chaussée dont il s'agit.

L'Etat peut participer à l'entretien des routes communales importantes, à chaussée d'une largeur minimum de 3,60 mètres, en pourvoyant au service de cantonnier, en fournissant du matériel ou en versant un subside.

Entrent en considération à cet égard :

- 1° *Les routes qui constituent l'unique voie d'accès à une commune municipale ou localité non desservie par une route cantonale;*
- 2° *celles sur lesquelles s'effectue un service postal régulier;*
- 3° *les chemins de tourisme très fréquentés.*

Une ordonnance du Conseil-exécutif statuera les dispositions de détail nécessaires.

Art. 34. Si pour le maintien de la circulation, en cas d'interruption de celle-ci, il est nécessaire d'utiliser passagèrement des terrains riverains, les propriétaires de ces derniers ont l'obligation de permettre l'usage de leurs fonds, moyennant être pleinement indemnisés par le propriétaire de la route.

Utilisation
passagère
de fonds rive-
rains.

Les contestations à cet égard sont tranchées par le juge compétent en matière d'expropriation.

Art. 35. Quand une interruption de la circulation exige l'établissement d'un tronçon de route, les art. 3, 21 et 22 de la présente loi sont applicables s'il s'agit de routes cantonales ou communales. C'est au propriétaire de l'ancienne route qu'incombe l'établissement du nouveau tronçon.

Interruption
durable de la
circulation.

Pour les voies publiques de particuliers fait règle l'article 29 de la présente loi.

Art. 36. Si, en cas de détournement de la circulation, il faut emprunter la voie publique d'un autre assujetti à l'entretien, celui-ci est indemnisé du surcroît de frais qui en résulte pour lui. L'indemnité est à la charge de l'assujetti à l'entretien du tronçon de route fermé à la circulation.

Détourne-
ment de la
circulation.

Tous différends sont tranchés par le juge compétent en matière d'expropriation.

Art. 37. Quand des changements naturels qui se produisent dans les terrains riverains d'une voie publique menacent celle-ci ou y compromettent la circulation, le propriétaire de la route est tenu de prendre les mesures de sûreté indiquées par les circonstances. S'il faut à cet effet utiliser la propriété de tiers, ils en seront indemnisés conformément à la loi sur l'expropriation du 3 septembre 1868.

Changements
dangereux de
la propriété
foncière rive-
raine.

Les mesures nécessaires peuvent être appliquées immédiatement s'il y a urgence.

Si le danger qui menace la route ou la circulation est imputable à une action ou une omission du propriétaire riverain, c'est ce dernier qui doit prendre les mesures de sûreté nécessaires et qui répond de tout dommage. Faute par lui de satisfaire à ses obligations, les dites mesures peuvent être exécutées sur-le-champ par le propriétaire de la route, aux frais du riverain. L'art. 66 de la présente loi est applicable par analogie.

Art. 38. Les voies publiques qui doivent demeurer ouvertes toute l'année à la circulation, seront maintenus praticables, selon les besoins, pen-

Circulation
en hiver.

dant l'hiver également. Le déblaiement de la neige sur les routes cantonales est l'affaire des communes, qui y pourvoient avec le concours des cantonniers de l'Etat. Pour le surplus, le déblaiement incombe aux assujettis à l'entretien. S'il ne s'effectue pas, ou seulement d'une manière insuffisante, l'ingénieur d'arrondissement peut ordonner le nécessaire, aux frais des assujettis.

Les communes ont de même l'obligation, à l'entrée de l'hiver, de marquer en tant que de nécessité la chaussée, à leurs frais, au moyen de piquets noirs au feu ou d'autres signaux de cette espèce.

A titre de contribution aux frais de déblaiement de la neige, l'Etat accorde des subsides aux communes des régions montagneuses, pour l'ouverture des routes cantonales, quand ces frais constituent une charge excessive pour la commune.

Surveillance *Art. 39.* Les organes de contrôle compétents doivent veiller à ce que les voies publiques soient toujours en un état garantissant une circulation sûre et sans entraves.

**Défaul
d'entretien.** *Art. 40.* Si les assujettis n'accomplissent pas du tout ou pas dûment leurs obligations d'entretien, l'autorité de surveillance compétente, après sommation demeurée vaine, peut ordonner les travaux nécessaires, à leurs frais, sous réserve de recours au Conseil-exécutif.

S'il s'agit d'une route communale subventionnée, le subside pourra être retiré lorsque la commune ne satisfait pas à son obligation d'entretien.

**Contributions
de parti-
culiers.** *Art. 41.* Les communes peuvent, par règlement, imposer entièrement ou partiellement aux propriétaires des fonds riverains de la voie publique les travaux de nettoyage et de déblaiement des neiges sur les *trottoirs, escaliers et passages pour piétons* à l'intérieur des localités, ou les frais de ces travaux.

**Raccorde-
ment à l'égout
public.** *Art. 42.* Il leur est de même loisible d'édicter par règlement l'obligation d'évacuer les eaux de biens-fonds et bâtiments à l'égout public, dans un rayon à déterminer, et d'imposer aux propriétaires de ces immeubles le versement d'une taxe unique ou périodique de raccordement à l'égout. L'assujetti établit et entretient à ses frais la conduite de raccordement entre l'immeuble en cause et l'égout public. Pour les taxes de raccordement, la commune jouit d'une hypothèque légale selon l'art. 27 de la présente loi.

Tous litiges concernant ces prestations sont vidés par le Tribunal administratif, sur action de la commune, en application de l'art. 11, n° 6, de la loi du 31 octobre 1909 sur la justice administrative.

**Règlements
communaux.** *Art. 43.* Les règlements communaux, prévus aux art. 41 et 42 doivent, pour être valides, avoir été sanctionnés par le Conseil-exécutif.

VI. Routes privées ouvertes à l'usage général de moyens de locomotion déterminés.

Concession. *Art. 44.* L'établissement et le réaménagement des routes privées ouvertes à la circulation générale de moyens de communication déterminés, en particulier de véhicules à moteur, doivent faire l'objet

d'une concession du *Grand Conseil*. Cette concession statue les dispositions qu'il convient touchant la construction et l'usage des dites routes ainsi que les taxes à percevoir éventuellement pour leur usage. *L'octroi de la concession comporte également celui du droit d'exproprier le terrain nécessaire pour l'aménagement de la route.* Les dispositions du droit civil font règle pour le surplus.

Si l'exploitation d'une telle route laisse un bénéfice, on pourra, outre un émolument unique de concession, prévoir une redevance annuelle au profit de l'Etat. Une ordonnance du Conseil-exécutif établira les dispositions nécessaires.

VII. Dépenses totales de l'Etat pour l'établissement et l'entretien de routes communales.

Art 45. La somme totale des subsides à verser par l'Etat aux communes selon les art. 23, paragr. 1, 24, 26, 33 et 38 de la présente loi, comprendra le 10 % du produit annuel net de la taxe des automobiles ainsi qu'un crédit à fixer chaque année dans le budget.

TITRE SECOND.

Dispositions protectrices, pénales et finales.

I. Dispositions générales.

Art. 46. Les dispositions qui suivent s'appliquent à toutes les voies publiques. Champ d'application.

Art. 47. La surveillance en matière de police de la voirie est du ressort de la Direction des travaux publics. Police de la voirie.

La dite police est exercée par :

- a) le personnel cantonal et communal assermenté qui est chargé de la surveillance et de l'entretien des voies publiques;
- b) les organes de police de l'Etat et des communes.

Ces agents ont l'obligation de dénoncer au juge pénal toutes les contraventions aux dispositions énoncées plus loin.

Pour garantir le paiement des amendes et frais, ils peuvent, à moins que le délinquant ne fournisse un cautionnement convenable, séquestrer les objets qui servent à commettre une infraction en matière de police de la voirie. Les objets séquestrés peuvent être vendus aux enchères publiques afin de couvrir les amendes et frais devenus exigibles. S'il y a un excédent, il sera versé à l'ayant-droit.

S'il y a lieu et après sommation demeurée vaine, l'état de choses régulier sera rétabli immédiatement, aux frais du contrevenant. L'art. 66 est applicable par analogie.

Art. 48. L'usage de la voie publique est permis à chacun dans les limites des prescriptions légales.

Si un usage extraordinaire exige davantage d'entretien ou de nettoyage, l'assujetti à l'entretien a droit à une équitable indemnité de l'usager. Cette indemnité, s'il y a contestation, est fixée par le Conseil-exécutif.

Usage
des voies
publiques.

Fermeture à la circulation.

Art. 49. Le Conseil-exécutif peut fermer entièrement ou partiellement à la circulation certaines voies publiques. Il lui est loisible d'autoriser la Direction de la police à accorder des exceptions, sur demande écrite et motivée, moyennant des conditions déterminées.

Le propriétaire de la route sera entendu dans l'un et l'autre cas.

Les ingénieurs d'arrondissement, ainsi que les organes du service des ponts et chaussées ou entreprises qu'ils en chargent ou qu'ils y autorisent, peuvent ordonner les barrages de routes et restrictions de la circulation nécessaires pendant l'exécution de travaux de voirie.

II. Dispositions particulières concernant les chaussées et leur usage.

Installations sur la voie publique.

Art. 50. Si les circonstances le permettent, la voie publique peut être utilisée pour l'établissement de canaux d'égout, de conduites d'eau, de gaz et d'électricité, ainsi qu'exceptionnellement pour l'installation de voies ferrées, d'appareils de transmission, etc.

L'autorisation est accordée :

quant aux *routes cantonales* :

par le Grand Conseil, s'il s'agit de l'établissement de chemins de fer (tramways non compris);

par le Conseil-exécutif, pour l'établissement de tramways;

par la Direction cantonale des travaux publics, pour toutes les autres installations;

quant aux *routes communales et aux voies publiques de propriétaires privés* :

par le propriétaire.

L'autorisation ne sera donnée que sous des conditions garantissant la sécurité de la circulation routière et le maintien du bon état de la chaussée. En cas de délivrance d'une nouvelle concession de chemin de fer, la compagnie sera tenue d'assumer les frais de l'élargissement de la chaussée quand, en raison de la circulation, la largeur disponible de la route serait insuffisante.

Art. 51. L'établissement d'installations sur ou dans la voie publique peut être subordonné au paiement d'un émolument et à des conditions spéciales. Pour les routes cantonales, les émoluments sont arrêtés par le Conseil-exécutif et le produit en est affecté à l'entretien des routes. Quant aux routes communales, ils sont fixés par les communes.

Un arrêté du Grand Conseil peut astreindre les communes et les propriétaires *privés* de voies publiques à mettre à disposition leurs *routes* publiques pour l'établissement d'installations ou à des fins particulières intéressant la circulation. En cas d'urgence, le Conseil-exécutif peut à cet effet rendre une décision provisoire.

Conduites et installations le long et au-dessus de la chaussée.

Art. 52. Les mâts et pylônes des conduites de tout genre doivent être établis en dehors de la chaussée et de manière qu'il n'y ait ni entraves pour la circulation ni préjudice pour l'écoulement des eaux.

L'espace libre au-dessus de la chaussée ne doit être utilisé d'aucune façon, sans l'autorisation du propriétaire de la route, pour l'établissement d'installations.

Art. 53. Les conduites posées dans la chaussée doivent l'être de façon à résister aux effets de la circulation et à ne présenter aucun risque pour celle-ci. Leur propriétaire répond de tout dommage qu'elles causeraient.

Conduites
souterraines.

Art. 54. Tout usage abusif des voies publiques et de leurs éléments est interdit.

Dépôts de
matériaux,
etc.

L'autorisation du propriétaire de la route est nécessaire pour tout dépôt temporaire de matériaux ou toute autre utilisation, non préjudiciable, de la chaussée. Le propriétaire peut exiger un émolument.

Le bénéficiaire de l'autorisation demeure responsable de tout dommage causé au propriétaire ou à des tiers par l'utilisation de la route.

Le déversement d'eau ou de purin et le déblaiement de la neige de toits, etc., sur la voie publique, de même que tout souillement de celle-ci, sont prohibés.

Art. 55. Les *aqueducs* et fossés d'écoulement seront toujours maintenus libres. On évitera tout ce qui pourrait détériorer les talus, murs et clôtures de la voie publique.

Préservation
des routes.

Aucuns changements préjudiciables pour la voie publique, ou propres à en compromettre la sécurité, ne doivent être apportés aux propriétés riveraines.

Il n'est permis de creuser, de faire des remblais ou d'effectuer d'autres travaux de ce genre dans des fonds riverains, lorsqu'il en résulte un danger pour une route publique, qu'avec l'autorisation du propriétaire de celle-ci.

Le traînage d'objets de n'importe quelle espèce sur la voie publique, de même que l'emploi de chaînes d'enrayage et d'autres dispositifs analogues, ne sont permis que lorsque le sol est couvert de neige ou de verglas, ou fortement gelé, *et en tant d'ailleurs qu'il n'en peut résulter aucun dommage pour la chaussée.*

Art. 56. La route ne doit pas être endommagée en cas de labourage ou d'autres travaux agricoles. Elle sera nettoyée, une fois le travail achevé, *par celui qui a effectué ce dernier.*

Travaux
agricoles.

Art. 57. Les arbres, poteaux et constructions caduques de toute espèce qui ne peuvent offrir une résistance suffisante au vent ou aux intempéries et qui pourraient choir sur la chaussée, doivent être enlevés. Faute d'y pourvoir, leur propriétaire répond des conséquences.

Mesures en
vue de la
sécurité des
routes.

Toutes installations le long de la voie publique, telles que murs, socles, etc., doivent être établies de manière à pouvoir supporter les effets de l'usage de la chaussée et de son entretien.

Art. 58. Des carrières et des dévaloirs à bois ne peuvent être ouverts à proximité d'une route que sous réserve d'une pleine sécurité de la circulation et avec un permis de l'autorité de surveillance compétente.

Carrières, etc.

Eclairage.

Art. 59. Les routes publiques à l'intérieur des localités, de même que les ponts, passages sous-voie et tunnels que comprend une route principale ou une route de jonction, doivent en tant que de besoin être pourvus d'un éclairage suffisant, dont l'installation et le service incombent à la commune.

Les frais de cet éclairage peuvent, par règlement communal, être mis entièrement ou partiellement à la charge des propriétaires des immeubles qui en profitent, exception faite des terrains non bâtis. Ces contributions se règlent sur l'estimation cadastrale. Toutes contestations à cet égard sont tranchées par le Tribunal administratif.

III. Dispositions spéciales concernant les abords de la voie publique.

Distance des bâtiments.

Art. 60. A défaut de lignes de construction spécialement fixées en vertu de plans d'alignement ou de voirie, aucun bâtiment neuf ne peut être édifié le long des routes à moins de 3 m. 60 cm. des limites de la chaussée. Les communes sont cependant autorisées à fixer ce minimum à 3 m. pour leurs routes et les voies publiques de propriétaires privés.

En cas de nouvel établissement de routes publiques de propriétaires privés, l'autorité compétente pour délivrer le permis peut fixer des distances de construction particulières dans ce dernier.

Le Conseil-exécutif peut autoriser des dérogations à la susdite règle, lorsqu'il serait impossible d'observer la distance prescrite mais que des raisons majeures motiveraient la construction projetée, pourvu qu'il n'en résulte aucun préjudice pour les intérêts publics.

En ce qui concerne les bâtiments situés à moins de 3 m. 60 cm. ou de 3 m. du bord de la chaussée, il ne pourra être construit des annexes ou être fait de transformations, en deça de cette distance (zone d'interdiction), que si le Conseil-exécutif en a donné l'autorisation.

On ne pourra rebâtir sur des fondements existants, qui se trouveraient à moins de 3 m. 60 cm. ou de 3 m. de la route, que si les conditions du paragraphe 3 ci-dessus sont remplies. Si le propriétaire est astreint par le Conseil-exécutif à abandonner les anciens fondements, il peut réclamer au propriétaire de la route une indemnité pour le surcroît de frais de bâtisse qui en résulte, lorsque la nouvelle construction a lieu dans les deux ans à compter de la démolition ou de la destruction de l'ancien bâtiment. S'il y a contestation, l'indemnité est fixée par le juge compétent en matière d'expropriation.

Utilisation de la zone d'interdiction.

Art. 61. L'espace à observer entre le bord de la route et le bâtiment ne doit être occupé par aucunes constructions ou installations, exception étant faite :

- 1° pour les parties saillantes libres du bâtiment, lesquelles peuvent dépasser de 2 m. la ligne de la façade sans toutefois se trouver à moins de 4 m. au-dessus de la chaussée;
- 2° pour les terrasses ouvertes, qui peuvent également dépasser de 2 m. au maximum la ligne de façade, mais ne doivent pas s'élever à plus de 1 m. 20 cm. au-dessus de la chaussée.

Si le terrain de la zone d'interdiction devient nécessaire pour un élargissement de la route, le propriétaire du bâtiment doit, sur réquisition de celui de la route, faire enlever à ses propres frais les constructions en saillie édifiées en vertu des nos 1 et 2 ci-dessus.

Art. 62. Les fontaines, fosses à fumier ou à purin et autres installations de ce genre doivent, en cas de nouvelle construction ou de transformation, être reculées à 3 m. au minimum des limites de la *chaussée* et être établies de manière que cette dernière ne puisse être souillée *et qu'il n'y ait aucun risque pour la santé publique.*

Installations
au bord de la
chaussée.

L'autorité de surveillance des routes peut exiger que des installations existantes soient reculées. Les frais en résultant sont à la charge du propriétaire de la route, sous réserve d'arrangements ou d'obligations particuliers.

L'espace libre entre l'installation et la voie publique doit être asséché ainsi qu'il convient et tenu en bon état par les soins du propriétaire. Les frais des rigoles d'écoulement longeant la chaussée incombent pour la moitié au riverain de la route.

Il est défendu, dans la zone où les constructions sont prohibées, de faire n'importe quels dépôts de matériaux pouvant compromettre la sécurité de la circulation.

Art. 63. Il ne sera pas planté de nouveaux arbres le long des voies publiques à moins de 3 m. de la limite de la chaussée, sauf dans les localités.

Arbres et
arbustes.

S'il s'agit de routes ou chemins établis dans une côte escarpée ou sur un haut talus, les arbres pourront, du côté du penchant, se trouver au bord même de la chaussée.

Les branches d'arbres doivent être élaguées jusqu'à une hauteur de 4 m. au-dessus de la chaussée. Les arbustes ne doivent pas faire saillie dans le profil de la route et ne pas gêner la vue sur celle-ci.

Si le propriétaire ne fait pas élaguer ou tailler en temps voulu ses arbres ou arbustes, il y sera pourvu à ses frais, après une sommation écrite demeurée vaine, par les organes de police de la voirie. Le propriétaire n'a droit à aucune indemnité de ce chef.

Il est loisible aux communes d'édicter par règlement des prescriptions plus étendues pour l'établissement et la protection de plantations au bord de voies publiques.

Art. 64. En cas de nouvel établissement ou de réaménagement de routes cantonales traversant des forêts, on réservera de chaque côté de la chaussée un espace libre d'une largeur de 6 m. au maximum.

Forêts.

La Direction des travaux publics peut cependant autoriser des exceptions.

Art. 65. Les clôtures et plantations de n'importe quel genre qui ne laissent pas une vue suffisamment libre, ne doivent pas s'élever à plus de 1 m. 20 cm. de la chaussée.

Clôtures.

De nouvelles clôtures n'auront en aucun cas une hauteur excédant 2 m.

Il est interdit d'établir le long de routes publiques, dans la zone où les constructions sont prohibées, des clôtures en fil de fer barbelé sans dis-

positif de protection ou d'autres clôtures présentant un danger pour les gens et les animaux. Les communes peuvent édicter des dispositions plus restrictives encore.

Les portes de bâtiments ou de clôtures de toute espèce ne doivent pas s'ouvrir dans le profil de voies publiques.

Les changements qu'il serait nécessaire d'apporter à des installations existantes sont à la charge du propriétaire de la route. Si toutefois l'installation en cause était déjà contraire à des dispositions légales antérieures, les frais incombent au contrevenant.

Constructions et installations non conformes aux prescriptions ; mesures ordonnées par substitution à l'assujetti.

Art. 66. Les constructions et installations, édifiées sur des fonds privés, qui ne seraient pas conformes à la présente loi ou aux ordonnances et règlements communaux édictés en vertu de ses dispositions, doivent être enlevées ou modifiées à la réquisition de l'autorité compétente.

La réquisition est notifiée au propriétaire des ouvrages par lettre chargée, énonçant les motifs de cette mesure. Il sera fixé à l'intéressé un délai convenable pour procéder à l'enlèvement ou à la modification exigés, avec avertissement que le nécessaire sera fait à ses frais par les soins de l'autorité au cas où il n'y pourvoirait pas à temps et selon les prescriptions.

Plainte peut être formée *devant le Tribunal administratif* contre la réquisition dans les 14 jours de sa notification. S'il y a péril en la demeure, *le président de ce tribunal* ordonne des mesures provisoires au sens de l'art. 38 de la loi sur la justice administrative du 31 octobre 1909.

Lorsque les travaux exigés ne sont pas exécutés dans le délai fixé ou conformément aux prescriptions, l'autorité qui les a ordonnés y fait procéder ou les fait améliorer par des tiers, aux frais de l'assujetti, d'une manière appropriée et selon les prix usuels. Si la réquisition a été attaquée, l'arrêt vidant la plainte ou le recours fixe un nouveau délai pour l'exécution des travaux.

Une fois le nécessaire fait par substitution à l'assujetti, le compte des frais est présenté à ce dernier, avec invitation à payer dans les 14 jours. Les contestations relatives à l'obligation de payer sont tranchées souverainement par le Tribunal administratif. Quand la mesure ordonnée par l'autorité a acquis force exécutoire faute de plainte ou ensuite d'arrêt, le Tribunal administratif n'a plus à examiner si elle était juridiquement licite, ni si elle était matériellement fondée et appropriée.

Les dispositions du présent article sont applicables par analogie lorsque l'établissement d'installations déterminées, sur son terrain, est prescrit à un propriétaire foncier en vertu de la présente loi ou des ordonnances et règlements communaux édictés conformément à ses dispositions.

IV. Dispositions pénales et finales.

Pénalités.

Art. 67. Les contraventions aux dispositions du Titre second de la présente loi seront punies d'une amende de 5 fr. à 1000 fr., sous réserve des cas passibles de peines plus rigoureuses à teneur d'autres lois. Le coupable sera également condamné,

dans le jugement, à supprimer toutes installations illicites ainsi qu'à réparer le dommage éventuellement causé. L'art. 66 est réservé.

Art. 68. La présente loi abroge toutes dispositions contraires, en particulier la loi sur les ponts et chaussées, du 21 mars 1834, la loi concernant la participation de l'Etat à l'entretien de routes de 4^e classe, du 20 novembre 1892, l'ordonnance d'exécution y relative du 9 janvier 1893, les art. 3 à 9, 10, paragr. 2, 11 et 12 de la loi sur la police des routes, du 10 juin 1906, ainsi que les art. 1 et 2 et les chap. III et IV de l'ordonnance d'exécution y relative du 5 juin 1907. Abrogations.

Art. 69. Le Conseil-exécutif pourvoira à l'exécution de la présente loi et édictera les dispositions nécessaires à cet effet, en tant qu'elles ne doivent pas faire l'objet d'un décret.

Art. 70. La présente loi entrera en vigueur à la date que fixera le Conseil-exécutif.

Berne, le 22 / 26 janvier 1934.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,

H. Stähli.

Le chancelier,

Schneider.

Au nom de la Commission:

Le président,

G. Gnägi.

Rapport de la Direction des cultes

au Conseil-exécutif, à l'intention du Grand Conseil,

sur la

revision du décret du 24 novembre 1924 concernant l'organisation du Synode réformé.

(Novembre 1933.)

Ensuite du recensement fédéral de la population effectué le 1^{er} décembre 1930, il est nécessaire — les résultats de cette opération étant maintenant connus définitivement — de reviser le décret du 24 novembre 1924 relatif à l'organisation du Synode de l'Eglise évangélique-réformée, dont le nombre des membres est conditionné par celui de la population protestante tel que l'indique le recensement. Aux termes de l'art. 74 de la loi sur l'organisation des cultes, les cercles pour l'élection du Synode doivent être formés d'une manière aussi égale que possible, les délégués étant nommés à raison de 1 sur 3000 âmes — ou fraction de plus de 1500 âmes — de population réformée du cercle.

Répondant d'une manière générale à celle des cercles d'autrefois pour l'élection du Grand Conseil, la circonscription des arrondissements de nomination du Synode a, dans le nouveau décret que nous vous soumettons, été maintenue telle qu'elle était jusqu'ici. En effet, vu la disposition précitée de la loi de 1874, il est impossible de la mettre en harmonie avec le régime territorial applicable aujourd'hui pour l'élection du corps législatif. Les chiffres indiqués dans le projet se fondent sur les résultats définitifs du recensement de la population de 1930. Pour la paroisse française de la ville de Berne, toutefois, il a fallu se borner à une approximation, basée sur les indications du Bureau municipal de statistique, indications qui tablent sur l'hypothèse que les membres de la dite paroisse se répartissent entre les diverses parties de la ville proportionnellement à la population réformée. Il a naturellement été tenu compte, dans le nouveau décret, des changements intervenus depuis novembre 1924 dans les circonscriptions paroissiales du canton. En ce qui concerne en particulier la séparation du secteur inférieur du quartier du Kirchenfeld, à Berne, de la

paroisse de la Nydeck et son rattachement à celle de la Cathédrale, nous renvoyons au décret du 8 novembre 1926. De par ce changement, ledit territoire a été incorporé au 23^e cercle électoral, le nombre de délégués des cercles de la Nydeck et de la Cathédrale demeurant toutefois le même.

Outre la nouvelle fixation de l'effectif du Synode évangélique-réformé, et abstraction faite de quelques modifications rédactionnelles d'importance minime, notre projet contient diverses innovations de principe. Pour donner suite à une suggestion du Conseil synodal, il a été introduit dans l'art. 1^{er}, relativement à la qualité d'électeur, une disposition qui ne manquera pas d'être utile. Une autre innovation est prévue à l'art. 4. Dans la séance du Synode du 2 décembre 1930, le Conseil synodal a été invité par voie de motion à demander aux autorités de l'Etat que les élections au Synode soient simplifiées quant au dépouillement du scrutin. La façon de procéder à ce dépouillement, suivant laquelle celui-ci devait être fait par des bureaux d'arrondissement dans les cercles électoraux embrassant plusieurs paroisses, paraissant effectivement compliquée, il y a lieu de déférer au dit vœu. Et nous estimons qu'une autorité cantonale, la préfecture, est toute indiquée pour accomplir désormais les fonctions des bureaux électoraux d'arrondissement. Nous proposons donc de compléter l'art. 4 du décret dans ce sens, tout en réservant une ordonnance du Conseil-exécutif pour l'application du nouveau régime, ordonnance qui modifiera sur le point considéré celle du 29 juillet 1930 concernant les registres des votants ainsi que les élections et votations en matière paroissiale.

D'autre part, la décision de la paroisse de Stalden changeant le nom de cette dernière en celui de « paroisse de Konolfingen » appelle une revision de

l'art. 1^{er} du décret du 29 mars 1911 relatif à la séparation de la paroisse de Münsingen en deux circonscriptions cultuelles: Münsingen et Stalden. Le plus simple, à notre avis, est de combiner cette revision avec celle du décret sur l'organisation du Synode évangélique-réformé. Nous y pourvoyons par le nouvel art. 9 du projet.

Au regard du décret de 1924, le nombre des membres du Synode évangélique-réformé, passe de 200 à 208. Tandis que les cercles de Steffisbourg et de Berne — paroisse du St-Esprit — auront un délégué de moins, il y en aura un de plus pour ceux

de Thoune, Kœniz, Berne-paroisse de la Paix, Bolligen, Berthoud, Bienne, Tavannes et le Jura catholique, et deux de plus pour le cercle de Soleure.

Nous vous recommandons l'adoption de notre projet.

Berne, novembre 1933.

Le directeur des cultes,
Dürrenmatt.

Projet du Conseil-exécutif
du 12 décembre 1933.

Décret

concernant

l'organisation du Synode évangélique réformé.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Par exécution des art. 44 et 45 de la loi de 18 janvier 1874 sur l'organisation des cultes;

Vu le résultat du recensement de la population du 1^{er} décembre 1930;

Vu également la convention passée en date du 17 février 1875 entre les Etats de Berne et de Soleure concernant la condition actuelle du Bucheggberg et de la paroisse réformée de Soleure;

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décède:

Article premier. Les délégués au Synode évangélique réformé (art. 45 de la loi sur l'organisation des cultes) sont élus en assemblée paroissiale ou aux urnes dans les cercles électoraux désignés ci-après, à raison d'un délégué pour 3000 âmes de population réformée ou pour toute fraction dépassant 1500 âmes.

Sont électeurs, les citoyens bernois ou suisses ayant droit de vote en matière ecclésiastique (art. 3 et 4 de la Constitution cantonale, art. 8 de la loi sur l'organisation des cultes).

Le nombre des délégués à nommer dans chacun de ces cercles est fixé, d'après le résultat du recensement de la population du 1^{er} décembre 1930, ainsi qu'il suit:

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués
1. Oberhasle	<i>1. Gaden</i> . . .	427	
	<i>2. Guttannen</i> . . .	353	
	<i>3. Innertkirchen</i> . .	1,010	
	<i>4. Meiringen</i>		
	Hasleberg . . .	904	
	Meiringen . . .	2,946	
	Schattenhalb . .	848	
		6,488	2

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués
2. Brienz	<i>5. Brienz</i>		
	Brienz . . .	2,424	
	Brienzwiler . .	551	
	Hofstetten . .	392	
	Oberried . .	550	
	Schwanden . .	298	
		4,215	1
3. Unterseen	<i>6. Ringgenberg</i>		
	Niederried p.I.	259	
	Ringgenberg . .	1,409	
	<i>7. Unterseen</i> . .	2,940	
	<i>8. Habkern</i> . .	675	
	<i>9. Beatenberg</i> . .	1,040	
	<i>10. Leissigen</i>		
	Därligen . .	367	
	Leissigen . .	593	
		7,283	2
4. Gsteig	<i>11. Gsteig</i> . . .		
	Bönigen . .	1,494	
	Gsteigwiler . .	326	
	Gündlischwand .	306	
	Interlaken . .	3,300	
	Iseltwald . .	472	
	Isenfluh . .	98	
	Lütschenthal . .	317	
	Matten . .	1,700	
	Saxeten . .	146	
	Wilderswil . .	1,556	
		9,715	3
5. Zwei- lüttschinen	<i>12. Grindelwald</i> .	2,912	
	<i>13. Lauterbrunnen</i>	2,815	
		5,727	2
6. Frutigen	<i>14. Adelboden</i> . .	2,349	
	<i>15. Aeschi</i>		
	Aeschi . . .	1,280	
	Krattigen . .	550	
	<i>16. Frutigen</i> . .	4,982	
	(plus Schwandi et Wengi, de la commune de Reichenbach)		
	<i>17. Kandergrund</i>		
	Kandergrund . .	701	
	Kandersteg . .	779	
	<i>18. Reichenbach</i> .	2,072	
	(sans Schwandi et Wengi, rattachés à la paroisse de Frutigen)		
		12,713	4
7. Gessenay	<i>19. Gsteig</i> . . .	760	
	<i>20. Lauenen</i> . .	630	
	<i>21. Gessenay</i> . .	4,449	
	(sans Abländschen)		
	<i>22. Abländschen</i> .	51	
		5,890	2
8. Haut- Simmental	<i>23. Boltigen</i> . .	1,717	
	<i>24. Lenk</i> . . .	1,727	
	<i>25. St. Stephan</i> . .	1,111	
	<i>26. Zweisimmen</i> .	2,332	
		6,887	2

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégues	Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégues
9. Bas-Simmental	27. <i>Därstetten</i> . .	837			Report	3,818	
	28. <i>Diemtigen</i> . .	1,890		45. <i>Kirchdorf</i>			
	29. <i>Erlenbach</i> . .	1,292			Gelterfingen . .	273	
	30. <i>Oberwil i. S.</i> .	986			Jaberg . . .	181	
	31. <i>Reutigen</i>				Kienersrüti . .	62	
	Niederstocken	215			Kirchdorf . .	588	
	Oberstocken . .	187			Mühledorf . .	139	
	Reutigen	768			Noflen . . .	224	
	32. <i>Spiez</i> . . .	4,729			Uttigen . . .	635	
	33. <i>Wimmis</i> . .	1,390				5,920	2
		12,294	4				
10. Hilterfingen	34. <i>Hilterfingen</i>			15. <i>Belp</i> . . .	46. <i>Gerzensee</i> . .	772	
	Heiligenschwendi	888			47. <i>Belp</i>		
	Hilterfingen . .	1,050			Belp	3,222	
	Oberhofen . .	1,095			Belpberg . .	428	
	Teuffenthal . .	208			Kehrsatz . .	701	
	35. <i>Sigriswil</i> . .	3,419			Toffen . . .	805	
		6,660	2		48. <i>Zimmerwald</i>		
					Englisberg . .	520	
					Niedermuhlern	597	
					Zimmerwald . .	685	
11. Thoune . .	36. <i>Thoune</i>					7,730	3
	Schwendibach	188					
	Thoune . . .	15,372		16. <i>Riggisberg</i> .	49. <i>Thurnen</i>		
		15,560	5		Burgistein . .	995	
					Kaufdorf . .	424	
12. Steffisbourg	37. <i>Steffisbourg</i>				Kirchenthurnen .	206	
	Fahrni . . .	635			Lohnstorf . .	186	
	Heimberg . .	1,518			Mühlethurnen .	644	
	Homberg . .	540			Riggisberg . .	1,770	
	Steffisbourg .	6,478			Rümligen . .	348	
	38. <i>Schwarzenegg</i>				Rüti b. R. . .	557	
	Eriz	594			50. <i>Rüeggisberg</i> .	2,408	
	Horrenbach-Buchen	367				7,538	3
	Oberlangenegg	625					
	Unterlangenegg	971					
	39. <i>Buchholterberg</i>			17. <i>Guggisberg</i> .	51. <i>Guggisberg</i> . .	2,600	
	Buchholterberg	1,418			52. <i>Rüschegg</i> . .	2,098	
	Wachseldorn .	318				4,698	2
		13,464	4				
13. Thierachern	40. <i>Amsoldingen</i>			18. <i>Wahlern</i> . .	53. <i>Wahlern</i> . . .	4,771	
	Amsoldingen .	515			54. <i>Albligen</i> . . .	539	
	Höfen	291				5,310	2
	Längenbühl . .	257					
	Zwieselberg . .	244		19. <i>Köniz</i> . . .	55. <i>Oberbalm</i> . .	985	
	41. <i>Thierachern</i>				56. <i>Köniz</i> . . .	10,281	
	Thierachern . .	913			57. <i>Bümpliz</i> . . .	7,230	
	Uebeschi . . .	439				18,496	6
	Uetendorf . .	2,017					
	42. <i>Blumenstein</i>			Ville de Berne (sans Bümpliz)			
	Blumenstein . .	952		20. <i>Paroisse du St-Esprit</i>	58. <i>Paroisse du St-Esprit</i>	13,194	4
	Pohlern . . .	210		21. <i>Paroisse de la Paix</i>	59. <i>Paroisse de la Paix</i>	12,652	4
		5,838	2	22. <i>Paroisse de Saint-Paul</i>	60. <i>Paroisse Saint-Paul</i>	15,762	5
14. Gurzelen . .	43. <i>Wattenwil</i>			23. <i>Paroisse de la Cathédrale</i>	61. <i>Paroisse de la Cathédrale</i>	10,330	3
	Forst	251		24. <i>Paroisse de la Nydeck</i>	62. <i>Paroisse de la Nydeck</i>	13,606	5
	Wattenwil . .	2,068					
	44. <i>Gurzelen</i>						
	Gurzelen . . .	680					
	Seftigen . . .	819					
	A reporter	3,818					

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués	Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués
25. Paroisse Saint-Jean	63. Paroisse <i>Saint-Jean</i>	18,976	6	32. Signau . . .	79. Eggwil . . .	2,615	
26. Paroisse française	64. Paroisse <i>française</i> (ses membres se ré- partissent entre les six paroisses allemandes de Berne sans Bümpliz)	3,850	1		80. Röthenbach i. E.	1,476	
27. Bolligen . . .	65. Bolligen . . .	7,418			81. Signau . . .	2,642	
	66. Muri . . .	3,716				6,733	2
	67. Stettlen . . .	845		33. Langnau . . .	82. Langnau . . .	8,171	
	68. Vechigen . . .	2,743			83. Schangnau . . .	1,090	
		14,722	5		84. Trub . . .	2,202	
28. Biglen . . .	69. Biglen				85. Trubschachen . . .	1,415	
	Arni . . .	1,079				12,878	4
	Biglen . . .	1,105		34. Lauperswil . . .	86. Lauperswil . . .	2,718	
	Landiswil . . .	839			87. Rüderswil . . .	2,315	
	70. Walkringen . . .	1,880				5,033	2
	71. Worb . . .	4,417		35. Sumiswald . . .	88. Affoltern i. E.	1,126	
		9,320	3		89. Sumiswald . . .	3,155	
29. Münsingen . . .	72. Münsingen				90. Trachselwald . . .	1,386	
	Münsingen . . .	3,863			91. Wasen . . .	2,266	
	Rubigen . . .	1,526				7,933	3
	Tägertschi . . .	345		36. Rüegsau . . .	92. Lützelflüh . . .	3,729	
	Gysenstein . . .	504			93. Rüegsau . . .	2,662	
	(Arr. scolaire)					6,391	2
	73. Konolfingen*			37. Huttwil . . .	94. Dürrenroth . . .	1,393	
	Häutligen . . .	241			95. Eriswil		
	Niederhünigen	528			Eriswil . . .	1,840	
	Konolfingen . . .	2,389			Wyssachen . . .	1,364	
	(sans l'arrondissement scolaire de Gysenstein)	9,396	3		96. Huttwil . . .	4,019	
30. Oberdiessbach	74. Kurzenberg				97. Walterswil . . .	725	
	Ausserbirrmoos	505				9,341	3
	Innerbirrmoos . . .	515		38. Rohrbach . . .	98. Melchnau		
	Otterbach . . .	300			Busswil b. M.	284	
	75. Oberdiessbach				Gondiswil . . .	969	
	Aeschlen . . .	304			Melchnau . . .	1,306	
	Bleiken . . .	295			Reisiswil . . .	252	
	Brenzikofen . . .	351			99. Rohrbach		
	Freimettigen . . .	239			Auswil . . .	524	
	Herbligen . . .	377			Kleindietwil . . .	428	
	Oberdiessbach	1,594			Leimiswil . . .	519	
	76. Wichtrach				Rohrbach . . .	1,504	
	Kiesen . . .	457			Rohrbachgraben	502	
	Niederwichtrach	760			100. Ursenbach		
	Oberwichtrach	787			Oeschenbach . . .	399	
	Oppligen . . .	390			Ursenbach . . .	1,133	
		6,874	2			7,820	3
31. Grosshöch- stetten	77. Grosshöch- stetten			39. Langenthal . . .	101. Bleienbach . . .	696	
	Bowil . . .	1,512			102. Langenthal		
	Grosshöchstetten	1,233			Langenthal . . .	6,774	
	Mirchel . . .	437			Untersteckholz	247	
	Oberthal . . .	824			103. Lotzwil		
	Zäziwil . . .	1,181			Gutenberg . . .	61	
	78. Schlosswil . . .	809			Lotzwil . . .	1,736	
		5,996	2		Obersteckholz	447	
					Rütschelen . . .	548	
					104. Madiswil . . .	1,863	
						12,372	4

* Quant à la paroisse de Konolfingen, voir art. 9 du présent décret.

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués
10. Aarwangen	105. Aarwangen		
	Aarwangen . . .	2,049	
	Bannwil . . .	645	
	Schwarzhäusern . . .	389	
	106. Roggwil . . .	2,828	
	107. Thunstetten . . .	1,642	
	108. Wynau . . .	1,447	
		9,000	3
11. Oberbipp	109. Niederbipp		
	Niederbipp . . .	2,690	
	Walliswil-Bipp . . .	230	
	110. Oberbipp		
	Attiswil . . .	972	
	Farnern . . .	178	
	Oberbipp . . .	887	
	Rumisberg . . .	385	
	Wiedlisbach . . .	1,552	
	Wolfisberg . . .	172	
	111. Wangen a. A.		
	Walliswil-Wangen . . .	572	
	Wangen a. A. . .	1,313	
	Wangenried . . .	336	
		9,287	3
42. Herzogen- buchsee	112. Herzogen- buchsee		
	Berken . . .	84	
	Bettenhausen . . .	413	
	Bollodingen . . .	225	
	Graben . . .	302	
	Heimenhausen . . .	376	
	Hermiswil . . .	78	
	Herzogenbuchsee . . .	3,010	
	Inkwil . . .	465	
	Niederönz . . .	506	
	Oberönz . . .	364	
	Ochlenberg . . .	861	
	Röthenbach p. H. . .	307	
	Thörigen . . .	688	
	Wanzwil . . .	106	
	113. Seeberg . . .	1,598	
		9,383	3
43. Berthoud	114. Berthoud . . .	9,087	
	115. Heimiswil . . .	2,082	
	116. Wynigen . . .	2,397	
		13,566	5
14. Oberburg	117. Hasle p. B. . . .	2,571	
	118. Krauchthal . . .	1,782	
	119. Oberburg . . .	2,874	
		7,227	2
15. Kirchberg	120. Hindelbank		
	Bäriswil . . .	495	
	Hindelbank . . .	987	
	Mötschwil- Schleumen . . .	201	
	121. Kirchberg		
	Aefligen . . .	646	
	Ersigen . . .	1,094	
	Kernenried . . .	344	
	A reporter . . .	3,767	

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués
	Report	3,767	
	Kirchberg . . .	2,441	
	Lyssach . . .	711	
	Niederösch . . .	328	
	Oberösch . . .	136	
	Rüdtligen . . .	607	
	Rumendingen . . .	158	
	Rüti p. L. . .	114	
	122. Koppigen		
	Alchenstorf . . .	602	
	Hellsau . . .	162	
	Höchstetten . . .	239	
	Koppigen . . .	1,385	
	Willadingen . . .	243	
		10,893	4
46. Bätterkinden	123. Bätterkinden . . .	1,558	
	124. Limpach		
	Büren z. Hof . . .	320	
	Limpach . . .	390	
	Schalunen . . .	154	
	125. Uzenstorf		
	Utzenstorf . . .	2,134	
	Wiler p. U. . .	448	
	Zielebach . . .	214	
		5,218	2
47. Jegenstorf	126. Grafenried		
	Fraubrunnen . . .	453	
	Grafenried . . .	648	
	127. Jegenstorf		
	Ballmoos . . .	61	
	Jegenstorf . . .	1,114	
	Iffwil . . .	344	
	Mattstetten . . .	348	
	Münchringen . . .	228	
	Oberscheunen (de la commune de Scheunen) . . .	40	
	Urtenen . . .	1,202	
	Zauggenried . . .	315	
	Zuzwil . . .	273	
	128. München- buchsee		
	Deisswil . . .	94	
	Diemerswil . . .	206	
	Moosseedorf . . .	771	
	Münchenbuchsee . . .	2,242	
	Wiggiswil . . .	117	
		8,456	3
48. Wohlen	129. Bremgarten		
	Bremgarten . . .	818	
	Zollikofen . . .	2,263	
	130. Kirchlindach . . .	1,054	
	131. Wohlen . . .	2,760	
		6,895	2
49. Laupen	132. Ferenbalm . . .	848	
	133. Frauen- kappelen	530	
	A reporter . . .	1,378	

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués	Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués
	Report	1,378			Report	4,642	
	134. <i>Chiètres</i> <i>bernois</i>				158. <i>Gottstatt</i>		
	Golaten . . .	277			Orpond . . .	781	
	Gurbrü . . .	201			Safnern . . .	750	
	Wileroltigen .	316			Scheuren . .	284	
	135. <i>Laupen</i>				159. <i>Nidau</i>		
	Dicki . . .	418			Belmont . .	343	
	Laupen . . .	1,250			Ipsach . . .	268	
	136. <i>Mühleberg</i> . .	2,126			Nidau . . .	2,281	
	137. <i>Morat</i>				Port . . .	461	
	<i>bernois</i>				Sutz-Lattrigen	428	
	Clavaleyres .	75			160. <i>Täuffelen</i>		
	Villars-les-Moines .	312			Epsach . . .	301	
	138. <i>Neuenegg</i> . .	2,341			Hagneck . .	127	
		8,694	3		Hermrigen .	304	
					Mörigen . .	181	
					Täuffelen . .	990	
50. Aarberg . .	139. <i>Aarberg</i> . . .	1,549			161. <i>Walperswil</i>		
	140. <i>Bargen</i> . . .	772			Bühl . . .	276	
	141. <i>Kallnach</i>				Walperswil .	597	
	Kallnach . .	1,150			162. <i>Douanne</i>		
	Niederried p. K.	238			Daucher-Alfermée	270	
	142. <i>Kappelen</i> . .	836			Douanne . .	760	
	143. <i>Radelfingen</i> .	1,297			163. <i>Gléresse</i> . .	432	
	144. <i>Seedorf</i> . . .	2,639				14,476	5
		8,481	3				
51. Schüpfen . .	145. <i>Grossaffoltern</i> .	1,908		54. Cerlier . .	164. <i>Cerlier</i>		
	146. <i>Lyss</i> . . .	3,359			Cerlier . . .	667	
	147. <i>Meikirch</i> . .	843			Mullen . . .	43	
	148. <i>Rapperswil</i> . .	1,598			Tschugg . .	484	
	149. <i>Schüpfen</i> . .	2,112			165. <i>Champion</i>		
		9,820	3		Chules . . .	661	
					Champion . .	720	
52. Büren . . .	150. <i>Arch</i>				166. <i>Anet</i>		
	Arch . . .	756			Bretièges . .	517	
	Leuzigen . .	1,055			Anet . . .	1,960	
	151. <i>Büren</i>				Monsemier .	670	
	Büren s. A. .	2,011			Treiteron . .	366	
	Meienried . .	58			167. <i>Siselen</i>		
	152. <i>Diessbach</i>				Finsterhennen	333	
	Büetigen . .	491			Siselen . . .	563	
	Busswil p. B. .	569			168. <i>Fénil</i>		
	Diessbach . .	743			Locraz . . .	343	
	Dotzigen . .	744			Fénil . . .	410	
	153. <i>Lengnau</i> . .	2,300				7,737	3
	154. <i>Pieterlen</i>						
	Meinisberg . .	578		55. Bienne . .	169. <i>Bienne, pa-</i>		
	Pieterlen . .	1,828			roisse allemd.		
	155. <i>Rüti p. B.</i> . .	681			Bienne . . .	23,106	
	156. <i>Wengi</i> . . .	570			(sans Madrèche et		
		12,384	4		Mâche)		
					Evilard . .	766	
53. Nidau . . .	157. <i>Bürglen</i>				170. <i>Mâche-Madrèche</i>		
	Ägerten . . .	676			Madrèche . .	5,411	
	Brügg . . .	1,386			Mâche . . .	2,233	
	Jens . . .	415			(Ces deux localités font partie		
	Merzligen . .	207			de la commune de Bienne)		
	Schwadernau .	359			171. <i>Bienne, pa-</i>		
	Studen . . .	561			roisse française		
	Worben . . .	1,038			(ses membres se répartissent		
		4,642			entre la paroisse allemande		
	A reporter				de Bienne et celle de		
					Mâche-Madrèche)		
						31,516	11

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégues
56. Neuveville	172. Diesse		
	Diesse . . .	307	
	Lamboing . .	526	
	Prêles . . .	484	
	173. Neuveville . .	2,302	
	174. Nods . . .	606	
		<u>4,225</u>	<u>1</u>
57. Courtelary	175. Corgémont		
	Corgémont . .	1,165	
	Cortébert . .	707	
	176. Corgémont, paroisse alle- mande ¹⁾		
	177. Courtelary		
	Cormoret . .	688	
	Courtelary . .	1,098	
	178. Orvin . . .	766	
	179. Péry		
	La Heutte . .	299	
	Péry . . .	975	
	180. Sonceboz- Sombeval	1,104	
	181. Tramelan		
	Tramelan-dessous	1,233	
	Tramelan-dessus	3,027	
	Mont-Tramelan	126	
	182. Vauffelin		
	Plagne . . .	219	
	Romont . . .	168	
	Vauffelin . .	260	
		<u>11,835</u>	<u>4</u>
58. St-Imier	183. La Ferrière . .	490	
	184. St-Imier		
	St-Imier . . .	5,085	
	Villeret . . .	1,079	
	185. St-Imier, paroisse alle- mande ²⁾		
	186. Renan . . .	1,043	
	187. Sonvilier . .	1,594	
		<u>9,291</u>	<u>3</u>
59. Tavannes	188. Bévillard		
	Bévillard . .	856	
	Champoz . .	188	
	Malleray . .	1,199	
	Pontenet . .	269	
	189. Court		
	Court . . .	1,056	
	Sorvilier . .	434	
	Lajoux . . .	48	
	Genevez . .	33	
	190. Sornetan		
	Châtelat . .	165	
	Monible . .	53	
	A reporter	4,301	

¹⁾ Cette paroisse comprend la population réformée de langue allemande des paroisses françaises de Courtelary, Corgémont, Sonceboz-Sombeval et Péry (Décret du 10 mai 1932).

²⁾ Cette paroisse comprend la population réformée de langue allemande des paroisses françaises de La Ferrière, Renan, Sonvilier et St-Imier (Décret du 10 mai 1932).

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégues
	Report	4,301	
	Sornetan . .	136	
	Souboz . . .	208	
	191. Reconvilier		
	Loveresse . .	340	
	Reconvilier . .	1,829	
	Saicourt . . .	221	
	(sans Le Fuet et Bellelay)		
	Saules . . .	212	
	192. Tavannes		
	Tavannes . .	2,745	
	Fuet . . .	198	
	Bellelay) (Saicourt)	419	
		<u>10,609</u>	<u>4</u>
60. Moutier	193. Grandval		
	Corcelles . .	168	
	Crémines . .	379	
	Eschert . . .	287	
	Grandval . .	288	
	194. Moutier		
	Belprahon . .	113	
	Moutier . . .	3,210	
	Perrefitte . .	336	
	Roches . . .	258	
	Seehof (Elay)	115	
	195. Moutier, paroisse alle- mande ¹⁾		
	196. Tavannes, paroisse alle- mande ²⁾		
		<u>5,154</u>	<u>2</u>
61. Jura catholique	197. Delémont, com- prenant la po- pulation réfor- mée du district de Delémont . et des commun. suivantes de ce- lui de Moutier :	4,302	
	Châtillon . .	29	
	Corban . . .	59	
	Courchapoix .	25	
	Courrendlin .	652	
	Mervelier . .	26	
	Rossemaison .	60	
	La Scheulte .	26	
	Vellerat . .	28	
	198. Laufon, com- prenant la po- pulation réfor- mée du district de Laufon . .	1,359	
	A reporter	6,566	

¹⁾ Cette paroisse comprend la population réformée de langue allemande des paroisses françaises de Moutier, Court, Bévillard et Grandval, ainsi que de la commune d'Elay (Décret du 2 février 1928).

²⁾ Cette paroisse comprend la population réformée de langue allemande des paroisses françaises de Tavannes, Reconvilier, Sornetan et Tramelan (Décret du 2 février 1928).

Cercles électoraux	Paroisses Communes municipales	Population réformée	Nombre des délégués	Cercles électoraux	Population réformée	Nombre des délégués
	Report	6,566		Report	106,896	33
199. Porrentruy,	comprenant la po- pulation réformée du district de Por- rentruy	3,293		13. Thierachern	5,838	2
200. Franches-Mon- tagnes, compre- nant la population réformée du dis- trict des Franches- Montagnes	1,007			14. Gurzelen	5,920	2
	<u>10,866</u>	<u>4</u>		15. Belp	7,730	3
62. Buchegg- berg	201. Messen bernois			16. Riggisberg	7,538	3
	Bangerten	187		17. Guggisberg	4,698	2
	Etzelkofen	258		18. Wahlen	5,310	2
	Messen-Scheunen (de la commune muni- cipale de Scheunen)	54		19. Köniz	18,496	6
	Mülchi	278		20. Berne, paroisse du St-Esprit	13,194	4
	Ruppoldsried	226		21. » » de la Paix	12,652	4
	202. Oberwil bernois	612		22. » » de St-Paul	15,762	5
	Messen			23. » » de la Cathédrale	10,330	3
	soleurois			24. » » de la Nydeck	13,606	5
	Oberwil			25. » » de St-Jean	18,976	6
	soleurois	5,565		26. » » française	3,850	1
	Aetingen			27. Bolligen	14,722	5
	Lüsslingen			28. Biglen	9,320	3
	<u>7,180</u>	<u>2</u>		29. Münsingen	9,396	3
63. Soleure	Cure de Soleure			30. Oberdiessbach	6,874	2
	Cure de Granges- Bettlach (réfor- més du district de Lebern)	28,709		31. Grosshöchstetten	5,996	2
	Cures de Biberist- Gerlafingen et De- rendingen (réfor- més du district de Kriegstetten)			32. Signau	6,733	2
	<u>28,709</u>	<u>10</u>		33. Langnau	12,878	4
				34. Lauperswil	5,033	2
				35. Sumiswald	7,933	3
				36. Rüegsau	6,391	2
				37. Huttwil	9,341	3
				38. Rohrbach	7,820	3
				39. Langenthal	12,372	4
				40. Aarwangen	9,000	3
				41. Oberbipp	9,287	3
				42. Herzogenbuchsee	9,383	3
				43. Berthoud	13,566	5
				44. Oberbourg	7,227	2
				45. Kirchberg	10,893	4
				46. Bätterkinden	5,218	2
				47. Jegenstorf	8,456	3
				48. Wohlen	6,895	2
				49. Laupen	8,694	3
				50. Aarberg	8,481	3
				51. Schüpfen	9,820	3
				52. Büren	12,384	4
				53. Nidau	14,476	5
				54. Cerlier	7,737	3
				55. Bienne	31,516	11
				56. Neuveville	4,225	1
				57. Courtelary	11,835	4
				58. St-Imier	9,291	3
				59. Tavannes	10,609	4
				60. Moutier	5,154	2
				61. Jura catholique	10,866	4
				62. Bucheggberg	7,180	2
				63. Soleure	28,709	10
				<u>626,507</u>		
	A reporter	106,896	33	Le nombre total des délégués est de		<u>208</u>

Récapitulation.

Art. 2. Est éligible au Synode, tout citoyen bernois ou suisse qui possède au sens de l'art. 1^{er} le droit de suffrage dans une paroisse faisant partie du corps synodal de l'Eglise nationale évangélique réformée du canton de Berne et qui a l'âge de vingt-trois ans révolus.

La division en cercles électoraux des paroisses soleuroises faisant partie dudit corps synodal, le droit de suffrage et l'éligibilité des délégués de ces cercles au Synode sont réglés par la convention en vigueur entre les Etats de Berne et de Soleure concernant la condition cultuelle du Bucheggberg et des protestants des districts de Soleure, Lebern et Kriegstetten.

Art. 3. Le Synode est renouvelé intégralement tous les quatre ans. La durée de ses fonctions commence le 1^{er} novembre et expire le 31 octobre de la quatrième année qui suit.

Les élections de renouvellement doivent avoir lieu avant l'expiration de la période.

Il sera pourvu le plus tôt possible, pour le reste de la période, à toute vacance se produisant au cours de celle-ci.

Art. 4. La convocation aux élections du Synode a lieu par une ordonnance du Conseil synodal, laquelle doit être communiquée aux conseils paroissiaux et publiée par un avis dans la Feuille officielle au plus tard trois semaines avant le jour du vote.

Le dépouillement du scrutin est effectué par la préfecture. Une ordonnance du Conseil-exécutif statuera les dispositions nécessaires.

Art. 5. Le Synode siège d'ordinaire une fois l'an, à Berne, au cours du dernier trimestre.

Des sessions extraordinaires ont lieu :

- a) lorsque le Conseil-exécutif ou le Conseil synodal le juge nécessaire ;
- b) lorsque trente membres du Synode en font la demande par écrit au bureau.

La convocation est faite par le Conseil synodal au moins quatorze jours d'avance, au moyen d'une circulaire indiquant le jour, l'heure et le lieu de l'assemblée, ainsi que les objets à traiter. Cette circulaire sera également adressée au Conseil-exécutif et aux conseils de paroisse.

Art. 6. Dans la séance constitutive qui suit le renouvellement intégral, le doyen d'âge, ou un membre désigné par lui, dirige l'assemblée jusqu'à la nomination du président ; il s'adjoit un bureau provisoire.

Le Synode vérifie lui-même les pouvoirs de ses membres et prononce sur la validité des élections.

Dès que la majorité des élections sont validées, l'assemblée procède à l'élection du président, de

deux vice-présidents, d'un secrétaire allemand, qui tiendra le procès-verbal, d'un secrétaire français et de deux scrutateurs. Ces élections ont lieu au scrutin secret et à la pluralité des voix, pour la durée de quatre ans ; les membres sortant de charge sont rééligibles.

Cela fait, le Synode se trouve constitué. Jusqu'à la constitution de l'assemblée, chaque membre a le droit de siéger et de voter. Les nouveaux membres ne peuvent prendre part aux délibérations ultérieures qu'après la validation de leur élection.

Art. 7. Une fois constitué, le Synode élit au scrutin secret, pour quatre ans, le Conseil synodal prévu en l'art. 46 de la loi sur l'organisation des cultes, ainsi que le président de celui-ci, lequel n'est pas rééligible comme tel pour la période suivante.

Le Synode fixe le nombre des membres du Conseil synodal et détermine ses attributions.

Il est pourvu aux vacances qui viennent à se produire au sein du Conseil synodal dans l'assemblée du Synode qui suit immédiatement.

Art. 8. Le Synode ne délibère valablement que si la majorité de ses membres sont présents.

Ses séances sont publiques. Les rapports présentés par lui et par le Conseil synodal seront imprimés et remis aux membres du Grand Conseil.

Il est loisible au Synode d'établir, pour son régime intérieur et le mode de ses délibérations, les prescriptions et règlements nécessaires.

Art. 9. L'art. 1^{er} du décret du 29 mars 1911 séparant la paroisse de Münsingen en deux paroisses, Münsingen et Stalden, est modifié partiellement comme suit :

La paroisse de Stalden portera dorénavant le nom de «Konolfingen». Elle comprend les communes municipales de Konolfingen (sans l'arrondissement scolaire de Gysenstein), Häutligen et Niederhünigen.

Art. 10. Le présent décret entre immédiatement en vigueur et sera inséré au Bulletin des lois. Il abroge celui du 24 novembre 1924 relatif au même objet.

Berne, le 12 décembre 1933.

Au nom du Conseil-exécutif :

Le président,

H. Stähli.

Le chancelier,

Schneider.

Recours en grâce.

(Février 1934.)

1° **Hadorn**, Rodolphe, de Forst, né en 1886, boucher à Thoune, a été condamné le 5 septembre 1930 par le tribunal de Thoune, pour **détournement de gage**, à 20 jours de prison, et le 15 septembre 1933, par la Chambre pénale, pour **faux témoignage**, à 30 jours de prison. Le sursis que lui avait accordé le tribunal de Thoune, lors de la première affaire, dut être révoqué ensuite de la seconde condamnation. Dans les deux cas, il a été tenu compte, dans la condamnation, de la précaire situation financière du recourant. Ayant récidivé peu après la première condamnation, Hadorn ne mérite pas qu'on fasse preuve de plus de mansuétude à son égard.

Proposition du Conseil-exécutif:

Rejet.

2° **Wächter**, Fritz, de Lauperswil, né en 1875, ferblantier à Bienne, a été condamné le 2 décembre 1932 par le président du tribunal I de Bienne, pour **détournement de gage**, à 3 jours de prison, avec sursis. Il lui fut toutefois enjoint de mettre la machine à coudre saisie à la disposition de l'Office des poursuites ou d'en verser la contre-valeur, soit 25 fr. Wächter, n'ayant pas donné suite à cette injonction, le sursis fut révoqué le 31 mai 1933. Ce n'est que le 26 août 1933 qu'il versa le montant dû et qu'il présenta une requête en remise de la peine à lui infligée. Le conseil communal de Bienne ainsi que le préfet de Bienne proposent le rejet, attendu que Wächter se moque de ses devoirs envers la communauté et que sa conduite n'est pas exempte de reproches. Le Conseil-exécutif fait sienne cette proposition.

Proposition du Conseil-exécutif:

Rejet.

3° **Thüler**, Alfred, de Landiswil, né en 1892, employé de bureau à Berne, a été condamné le 3 octobre 1933 par le tribunal du district de Berne, pour **complicité de détournement de gage**, à 20 jours de prison. Le recourant est un récidiviste d'une mauvaise réputation. Il ne saurait, partant, être fait droit à sa requête.

Proposition du Conseil-exécutif:

Rejet.

4° **Montavon**, Paul, né en 1891, garde-forestier à Montavon, a été condamné le 14 juin 1933 par la Chambre pénale, pour **mauvais traitements**, à 3 mois de détention correctionnelle, commués en 45 jours de détention cellulaire. Le tribunal de Delémont, faute de preuves suffisantes, a acquitté le sieur Montavon. Après un examen approfondi du cas, l'autorité supérieure a cependant reconnu ce dernier coupable. Si, de l'avis de la Chambre pénale, cet individu est l'auteur de l'ignoble et brutal attentat sur la personne du sieur Henri B., il est évident qu'il ne mérite aucune indulgence. Sa requête doit, partant, être écartée.

Proposition du Conseil-exécutif:

Rejet.

5° **Jobin**, Gaston-René, originaire des Bois, né en 1895, cordonnier à Bienne, a été condamné le 26 juillet 1933 par les Assises du 4^e arrondissement, à 20 jours de prison, pour **proxénétisme**. Le dossier de cette affaire donne une impression si défavorable quant à la personne du recourant, qu'un acte d'indulgence ne serait absolument pas justifié. Le Conseil-exécutif fait donc siennes les propositions du conseil communal de Bienne et du préfet de Bienne, et propose, à son tour, le rejet du recours.

Proposition du Conseil-exécutif:

Rejet.

6° **Schneider**, Werner, d'Arni, né en 1911, manœuvre à Berne-Bumpliz, a été condamné, le 19 septembre 1933, par le tribunal de Berne, pour **abus de personne et vol** d'une bicyclette, à 3 mois de détention correctionnelle, commués en 45 jours de détention cellulaire. En commuant la peine correctionnelle en détention cellulaire, le tribunal a fait preuve de beaucoup de mansuétude envers le recourant. Il ne convient donc pas d'aller plus loin dans cette voie.

Proposition du Conseil-exécutif:

Rejet.

7° **Siegrist**, Fritz, de Meisterschwanden, né en 1889, cultivateur et manœuvre à Buswil, a été condamné, le 9 octobre 1933, par le président du tribunal de Büren, à 5 jours de prison, pour **menace d'incendie**, et le 30 octobre 1933 à 4 jours de prison, pour **contravention à l'interdiction des auberges**. Comme il s'agit d'un récidiviste ayant mauvaise réputation, il ne saurait être fait droit au recours.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

8° **Vögtlin**, Ernest, de Grellingue, né en 1892, fonctionnaire des C. F. F., président de la Société de musique de Grellingue, a été condamné, le 14 août 1933, par le président du tribunal de Laufon, pour **contravention au décret sur la police des auberges**, à une amende de 80 fr. Bien que sa demande ait été écartée par la Direction de la police, la Société de musique de Grellingue a organisé un bal public lors du Festival de musique de la vallée de Laufon. Il n'est dès lors que juste que l'organe responsable de cette société supporte les conséquences de sa manière d'agir. Le Conseil-exécutif propose d'écarter le recours.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

9° **Donzé**, Arthur, des Breuleux, né en 1873, horloger à Cortébert, a été condamné, le 1^{er} septembre 1933, par le président du tribunal de Courtelary, pour **conduite inconvenante**, à une amende de 20 fr., et l'entrée des auberges lui fut en outre interdite pour la durée d'une année. Donzé demande que cette dernière interdiction soit rapportée. Il appert cependant du dossier que la condamnation était absolument indiquée et qu'elle est dans l'intérêt du recourant. C'est pourquoi le Conseil-exécutif propose de rejeter ce recours.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

10° **Moser**, Rudolf, de Röthenbach, né en 1876, mécanicien à Berne, a été condamné le 1^{er} septembre 1933 par la Chambre pénale à 6 mois de détention correctionnelle, pour **faux en écriture privée**. Les tribunaux l'ont reconnu coupable d'avoir falsifié une quittance en modifiant le montant de 50 fr. en un montant de 450 fr. Bien que les peines déjà infligées ci-devant au recourant datent d'assez longtemps, il n'est pas indiqué de lui faire grâce, vu ses antécédents.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

11° **Glanzmann**, Hermann, de Hasle près Berthoud, né en 1886, voyageur à Brügg, a été condamné, le 13 avril 1933, par la Chambre pénale, pour **abus de confiance**, à 3 mois de détention correctionnelle, commués en 45 jours de détention cellulaire. Le 22 janvier 1931, Glanzmann certifiait, en signant «Criblez & Glanzmann», avoir reçu le montant d'un mandat postal de 101 fr. 30 adressé à Charles Criblez, à Brügg. Il ne remit pas cette somme au destinataire. Criblez attaqua l'administration des postes, qui saisit le juge d'instruction. Dans son recours, Glanzmann fait état d'une requête qu'il a adressée au Tribunal fédéral. Il faut donc admettre que c'est la question de sa culpabilité que le recourant entend soulever à nouveau. Ceci n'est cependant pas admissible en procédure de recours en grâce. Le préfet propose le rejet du recours, Glanzmann ne faisant valoir aucun motif en faveur d'une remise de sa peine. Cet individu est d'ailleurs un récidiviste. Le Conseil-exécutif fait sien la proposition du préfet.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

12° **Trüssel**, Frieda, née Jost, de Sumiswald, veuve d'Edouard, née en 1904, lessiveuse, demeurant à Berne, a été condamnée le 2 février 1932 par le président du tribunal IV de Berne, pour **prostitution**, à 5 jours de prison dont à déduire 2 jours de prison préventive, et le 16 septembre 1933 à 8 jours de prison. Le sursis accordé à cette personne lors de la première condamnation, fut révoqué ensuite de la seconde. Attendu que la recourante s'efforce maintenant de gagner honnêtement son entretien et celui de ses 2 enfants, qui sont en pension, et qu'une absence de 11 jours pourrait lui faire perdre l'une ou l'autre de ses pratiques, le Conseil-exécutif propose de réduire la peine à 4 jours de prison. Il ne convient pas, vu le caractère du délit, d'abaisser cette peine dans une plus grande mesure.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction de la peine d'emprisonnement à 4 jours.*

13° **Gfeller**, Frieda, d'Oberthal, née en 1911, a été condamnée le 8 mai 1930 par le président du tribunal IV de Berne, pour **abus de confiance**, à 5 jours de prison, et le 19 septembre 1930 par le tribunal de Thoune, pour **escroquerie** et **tentative d'escroquerie**, à 3 mois de détention correctionnelle. L'autorité d'assistance de Hilterfingen a demandé, le 11 novembre 1930 et le 16 avril 1931, qu'il soit fait remise à cette personne des deux peines encourues. Elle exposait dans ses requêtes que cette jeune fille avait été placée pour une durée de 3 ans dans la maison de relèvement du Brunnadern à Berne et que, par cette mesure, on obtiendrait mieux le résultat escompté qu'en obligeant Frieda Gfeller à subir les peines pronon-

cées par les tribunaux. D'accord avec la Commission de justice, il fut décidé, à l'époque, de ne pas encore statuer sur le recours. Frieda Gfeller ayant aujourd'hui passé 3 ans dans le dit établissement et s'y étant bien comportée, le Conseil-exécutif propose de faire remise des deux peines.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise des deux peines.*

14° **Rieder**, Emile, de Frutigen, né en 1900, journalier à Mülenen, a été condamné le 11 janvier 1933 par la Chambre pénale, pour **mauvais traitements**, à 3 mois de détention correctionnelle, commués en 45 jours de détention cellulaire, et l'entrée des auberges lui a en outre été interdite pendant 1½ an. Cette peine supplémentaire fut infligée à Rieder, attendu que le vin et l'alcool avaient joué un rôle dans la perpétration de son acte. Il demande que la durée de cette interdiction soit réduite à un an, sous prétexte qu'il était souvent occupé ci-devant par des aubergistes et que maintenant encore on lui demande de se rendre à l'auberge lorsqu'il s'agit de discuter les conditions d'un travail ou d'un autre. Le Conseil-exécutif estime que ces motifs ne sont pas concluants, car il est certain que Rieder peut fort bien discuter avec ses employeurs en dehors des locaux d'une auberge. Le recourant étant d'ailleurs un récidiviste, il ne mérite pas d'indulgence.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

15° **Huguenin**, René, du Locle, né en 1896, représentant à Bienne, a été condamné le 1^{er} avril 1933 par le président du tribunal II de Bienne, pour **manquement au respect dû au tribunal**, à 24 heures de prison. Les expressions figurant dans la lettre du 29 juillet 1933 au président du tribunal II de Bienne, constituent effectivement un grave manquement à la prescription d'ordre statuée dans l'art. 19 du Code de procédure civile. Il n'est donc pas indiqué de faire grâce.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

16° **Beck**, Frieda, d'Eggiwil, née en 1908, a été condamnée le 22 novembre 1930 par le tribunal de Signau, pour **vol simple** de deux sommes d'argent (40 fr. et 250 fr.), à 4 mois de détention correctionnelle. L'exécution du jugement ne put être ordonnée parce que le domicile de cette personne demeura longtemps inconnu. Lorsqu'enfin elle fut retrouvée, elle était mariée et était mère d'un enfant. En mars 1932 elle présenta un recours en grâce. D'accord avec la Commission de justice, la liquidation de ce recours fut renvoyée à une époque ultérieure. Depuis son mariage, la recourante ne

s'est plus rendue coupable d'aucune contravention. Le Conseil-exécutif propose donc aujourd'hui de faire grâce.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine.*

17° **Zwahlen**, Reinhard, de Rüschegg, né en 1902, agriculteur à Schwarzenbourg, a été condamné le 3 avril 1933 par le président du tribunal de Schwarzenbourg, pour **exercice illégal du commerce du bétail**, à une amende de 150 fr. Il a fait assez souvent le commerce du gros et du petit bétail au cours de l'année 1932 et au début de 1933 sans posséder de patente. Il demande qu'il lui soit fait remise de la moitié de cette amende. Le recourant appartient à une famille qui fait le commerce du bétail. C'est donc, de sa part, avoir recours à un faux-fuyant que de déclarer: «Je ne pensais pas contrevenir aux prescriptions légales», ceci d'autant plus qu'il a possédé une patente pendant les années 1924 et 1925. Son intention de se soustraire à l'obligation de prendre une patente, ressort encore du fait qu'il n'a donné aucune suite à la sommation qui lui a été faite, d'avoir à se munir d'une pareille pièce. La taxe fraudée dépassant le montant de l'amende, il n'est pas indiqué de réduire cette dernière.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

18° **Löffel**, Hans, de Worben, né en 1888, horloger à Bienne-Mâche, a été condamné le 15 mars 1933 par le président du tribunal d'Aarberg, pour **exercice illégal du commerce du bétail**, à une amende de 100 fr. — Vu la précaire situation financière dans laquelle se trouve le recourant, le Conseil-exécutif fait sienne la proposition de la Direction de l'agriculture, qui recommande de réduire l'amende à 50 fr.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction de l'amende à 50 fr.*

19° **Luder** née Zimmermann Louise, de Höchstetten, née en 1899, épouse d'Arnold, demeurant à Granges, a été condamnée le 1^{er} mai 1931 par le président du tribunal de Bienne, pour **escroquerie**, à 2 jours de prison avec sursis. Ce dernier fut révoqué ensuite d'une nouvelle condamnation intervenue le 3 juillet 1931. — Elle s'est procuré, dans un magasin de Mâche, en donnant de fausses indications, de l'étoffe pour rideaux et elle n'a pas versé l'acompte promis. Par la suite elle a rendu l'étoffe. Toutefois, celle-ci était coupée et de ce chef la vendeuse a subi une perte de 10 fr. — Dans le second cas, elle a emprunté à une connais-

sance un montant de 4 fr. qu'elle n'a pas rendu. Ici aussi elle a fait de fausses déclarations. — La famille de la recourante reçoit des secours de l'assistance publique. Le mari Luder semble être un paresseux. Sa femme cherche à gagner quelque argent en colportant. Les rapports concernant sa personne ne sont pas favorables. Toutefois, depuis 1931, elle ne s'est plus rendue coupable d'aucune contravention. Attendu que le cas ayant motivé la seconde condamnation et, partant, la révocation du sursis, portait sur une bagatelle, le Conseil-exécutif propose la remise de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine.*

20° **Dänzer**, Karl, de Frutigen, né en 1902, commerçant à Burgistein, a été condamné par le président du tribunal d'Aarberg, pour **exercice illégal du commerce du bétail**, à une amende de 100 fr. — Dänzer a, en 1932, fait le commerce des porcs pour son propre compte alors qu'il ne possédait qu'une carte accessoire pour employé; en 1933 il s'est livré à ce commerce avant d'avoir pris une patente. — Dans son recours, Dänzer fait valoir qu'il n'a pas eu d'intentions dolosives et que la contravention n'est advenue que par suite de son ignorance des prescriptions. Il appert cependant du rapport de la Direction de l'agriculture que le recourant devait connaître les prescriptions. Aussi cette autorité propose-t-elle le rejet du recours. Le Conseil-exécutif fait sienne cette proposition. On pourra cependant permettre au recourant de se libérer par petits acomptes.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

21° **Wenger**, Hans, de Längenbühl, né en 1890, marchand de bétail et cultivateur à Amsoldingen, a été condamné le 13 février 1933 par le président du tribunal de Thoune, pour **contravention à la loi concernant la taxe sur les chiens**, à une amende de 30 fr. et le 28 février 1933, pour **exercice illégal du commerce du bétail**, à une amende de 100 fr. Attendu que le recourant se trouve dans une situation financière fort précaire et que, par suite d'accident, il est gêné dans l'exer-

cice de sa profession, le Conseil-exécutif propose de réduire le montant total des deux amendes à 50 francs.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction des deux amendes à 50 fr. au total.*

22° **Bachmann**, Ernst-Gottlieb, de Buchholterberg, né en 1905, manoeuvre à Berne, a été condamné le 27 octobre 1933 par la Chambre pénale, pour **escroquerie** (escroquerie au mariage), à 4 mois de détention correctionnelle. — Sa femme présente un recours en grâce. Elle estime que son mari a été condamné trop sévèrement. Cependant, la Chambre pénale, en confirmant le jugement du tribunal de Berne, a relevé que les agissements de Bachmann mériteraient une peine plus sévère que celle qui lui a été infligée par le tribunal de première instance, ceci d'autant plus qu'il s'agit d'un récidiviste. Il ne saurait donc être question de faire grâce aujourd'hui.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

23° **Gutjahr**, Rudolf, de Rohrbach, né en 1899, aubergiste à Oberwil pr. Büren s. A., a été condamné le 26 mai 1933 par le président du tribunal de Büren, pour **exercice illégal du commerce du bétail**, à une amende de 100 fr. Gutjahr a revendu à la foire de Büren, le 19 avril 1933, sept porcs qu'il avait achetés la veille dans le canton de Soleure. La Direction de l'agriculture propose le rejet du recours. Elle le fait principalement parce que ce dernier contient de fausses indications. Il est en effet avéré que le susnommé n'a versé le montant de 80 fr. pour la garantie à fournir par l'Association des marchands de bétail que le 20 avril, soit le lendemain du jour où il s'est rendu coupable de la contravention. Ce n'est que le 3 mai 1933 que le Service du commerce du bétail a reçu le montant du droit de patente. Le requérant ne pouvait ignorer que, n'ayant pas rempli les formalités requises, il n'avait pas le droit de se livrer au commerce du bétail le 19 avril 1933.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*

Projet du Conseil-exécutifdu 1^{er} août 1933.**Amendements de la Commission**

du 31 octobre 1933.

LOI

sur la pêche.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète:

I. Caractère régalien de la pêche.

Article premier. Le droit de pêcher dans les eaux bernoises appartient à l'Etat, en tant que des droits de pêche de communes, corporations ou particuliers ne sont pas dûment établis à teneur de la législation applicable jusqu'ici.

Il comporte la conservation, la capture et la mise à profit des poissons, écrevisses et autres animaux aquatiques utilisables.

II. Concession du droit de pêche.

Art. 2. L'Etat exerce son droit de pêche, s'il ne le fait exceptionnellement lui-même, en délivrant des permis.

Est seul autorisé à prendre du poisson, celui qui en a acquis de l'Etat la faculté, les droits de pêche privés étant réservés.

La pêche à la ligne (canne) dans les lacs de Brienz, Thoune et Biemme, pratiquée du bord, est toutefois permise gratuitement.

Art. 3. Le droit de pêcher au filet et à la nasse ne peut être concédé qu'à des personnes âgées de 18 ans révolus. Celui de pêcher à la ligne n'est accordé qu'à des personnes ayant 16 ans révolus. L'art. 9, paragr. 2, est réservé.

Art. 4. L'Etat délivre des patentes:

- a) pour la pêche au filet et à la nasse dans les lacs de Brienz, Thoune et Biemme;
- b) pour la pêche à la ligne sur les lacs et les grands cours d'eau spécifiés à l'art. 8.

Art. 5. Les demandes de permis de pêche à la ligne seront présentées à la préfecture du domicile de l'intéressé, laquelle délivre le permis.

...lui-même, par affermage et en délivrant des permis. Les art. 10 à 14 sont réservés.

...n'est toutefois soumise à aucune taxe.

(Il y a ici un amendement sans effet sur le texte français.)

a) pour la pêche à la ligne...

b) pour la pêche au filet...

En cas de refus du permis, la décision du préfet peut faire l'objet, dans les quatorze jours, d'un recours à la Direction cantonale des forêts. Celle-ci statue souverainement.

Les personnes privées judiciairement du droit de pêcher ne peuvent pas obtenir de permis pendant la durée de cette privation.

Art. 6. Les patentes de pêche sont nominatives et incessibles.

Elles énonceront d'une manière précise le titulaire, la durée de validité et le genre de pêche.

Art. 7. Pour la pêche à la ligne, il est délivré une patente générale, savoir:

- a) une patente annuelle, valable pour l'année civile;
- b) une patente de vacances, valable pendant deux mois.

Art. 8. La patente générale autorise à pêcher:

- 1° avec deux cannes,
- 2° avec deux lignes traînantes,
- 3° avec six « torchons »,

et cela dans les lacs de Brienz, Thoune, Bienne et Oeschinen ainsi que dans les cours d'eau suivants, y compris les bassins d'accumulation qu'ils forment: l'Aar (sans le Häftli), l'Emme, l'Ilfis, la Sarine et la Kander, l'Engstligen, la Kien, la Suld, le Kirrel et le Fildrich, le Lombach, l'Urbach, le Reichenbach, les deux Simmen et les deux Lüttschinen, la Zug, la Gürbe, la Singine, la Schwarzwasser, la Thièle, le Doubs, l'Allaine, la Birse, la Sorne et la Suze.

Le même droit de pêche s'étend également aux grands cours d'eau qui seraient acquis par l'Etat; l'art. 20 de la présente loi demeure réservé.

Art. 9. L'émolument dû est de 10 fr. pour la patente annuelle de pêche à la ligne, et de 5 fr. pour les permis de vacances.

Pour la pêche à la canne selon l'art. 8, sont passibles de l'émolument toutes les personnes âgées de 16 ans révolus. Les personnes de moins de 16 ans qui participent à la pêche d'une manière quelconque doivent prendre une carte de contrôle, moyennant paiement de 1 fr. Réserve est faite des dispositions de l'art. 2 ci-dessus. Ladite carte n'est délivrée qu'avec le consentement du détenteur de la puissance paternelle.

Le Conseil-exécutif a la faculté d'élever les émoluments de patente à l'égard des Suisses non établis dans le canton de Berne ainsi que des étrangers.

Les pêcheurs qui n'habitent pas le territoire cantonal doivent y faire élection de domicile. Ce domicile sera certifié sur le permis.

Amendements de la Commission.

Les personnes privées judiciairement du droit de pêcher, soit dans le canton, soit hors de celui-ci, ne peuvent pas obtenir de permis pendant la durée de cette privation. Le permis peut de même être refusé, quand l'intéressé a donné lieu à plaintes pour contravention aux dispositions en matière de protection de la propriété foncière et pour délit champêtre ou forestier.

(Il y a ici un amendement sans effet sur le texte français.)

... 3° avec six « torchons »,

dans les lacs de Brienz, ...

suivants

et les bassins ...

... le Fildrich, le Narrenbach, le Lombach ...

... l'art. 11 de la présente loi ...

.. Les personnes de moins de 16 ans doivent prendre une carte de contrôle, moyennant ...

... d'élever les émoluments de patente à l'égard des pêcheurs non établis dans le canton de Berne. Les conventions de réciprocité passées avec des cantons voisins sont réservées.

Art. 10. Une ordonnance du Conseil-exécutif réglera la pêche au filet et à la nasse dans les lacs de Brienz, Thoune et Bienne.

Il ne peut cependant être autorisé qu'un seul filet traînant (grand filet) pour le lac de Brienz, et pas plus de deux pour les lacs de Thoune et Bienne. Pour le lac de Thoune il n'y aura également, au maximum, que quatre filets dits « Klusgarn ».

Art. 11. Le droit de pêcher au filet et à la nasse, en tant que cette pêche est prévue par la présente loi (art. 13) quant aux lacs non mentionnés dans l'art. 10 ou quant aux cours d'eau spécifiés en l'art. 8, est conféré par voie d'affermage.

Art. 12. L'exercice de la pêche affermée est réglé par le contrat d'affermage. Celui-ci ne sera pas conclu pour moins de 6 ans, sauf motif impérieux.

Le sous-affermage de la pêche est interdit.

Art. 13. L'affermage de la pêche professionnelle au filet et à la nasse est restreint, en ce qui concerne les cours d'eau énoncés en l'art. 8, au Doubs et à l'Allaine supérieure jusqu'à l'embouchure du Creugenat.

Pour les autres eaux spécifiées à l'art. 8, ou les autres tronçons de cours d'eau, la pêche au filet est limitée à celle du frai.

Afin d'assurer une bonne répartition des espèces de poisson, ou de lutter contre des maladies du poisson, le Conseil-exécutif peut en tout temps ordonner suivant les besoins la pêche au filet pour les eaux domaniales. Le produit net de cette pêche sera alors affecté à l'aménagement des dites eaux.

Art. 14. L'affermage de la pêche professionnelle dans les eaux et tronçons de cours d'eau affectés à cette pêche, a lieu par mise en soumission publique.

La pêche du frai dans les autres eaux et tronçons de cours d'eau visés à l'art. 13 est affermée selon les besoins, sans mise au concours, à des sociétés de pêcheurs ou à d'autres intéressés qualifiés.

En tant que l'Etat a qualité pour affermer la pêche dans des eaux non spécifiées en l'art. 8, l'affermage comprend tous les genres de pêche.

III. Exercice et relèvement de la pêche.

Art. 15. L'exercice de la pêche est régi par la législation fédérale et cantonale sur la matière.

La compétence que la législation fédérale confère aux cantons d'édicter des dispositions protectrices particulières est exercée, dans les limites des dispositions fédérales, par le Conseil-exécutif.

Amendements de la Commission.

L'usage du filet traînant (grand filet) est interdit.

Les filets dits « Klusgarn » ne sont autorisés que pour le lac de Thoune, et il ne pourra pas en être employé plus de trois.

Dans l'intérêt du peuplement en poissons, le Grand Conseil pourra autoriser à nouveau l'emploi du grand filet.

Art. 11. Quant aux lacs non mentionnés dans l'art. 10, ainsi qu'aux petits cours d'eau traversant des terres cultivées, la pêche sera affermée. L'affermage, qui comprend la pêche au filet et celle à la ligne, a lieu en règle générale pour 6 ans.

Le sous-affermage de la pêche est interdit.

L'affermage a lieu par mise en soumission publique.

Art. 12. La pêche professionnelle au filet est prohibée dans les cours d'eau spécifiés en l'art. 8, y compris les bassins d'accumulation qu'ils forment.

Dans ces eaux, la pêche au filet est limitée à celle du frai, qui sera affermée selon les besoins à des sociétés de pêcheurs ou à des particuliers qualifiés.

Afin d'assurer une bonne répartition des espèces de poisson, ou de lutter contre des maladies du poisson, ou encore à des fins d'étude, le Conseil-exécutif peut en tout temps ordonner la pêche au filet pour les eaux domaniales. Les fermiers de la pêche seront alors indemnisés. Le produit net de ladite pêche sera affecté à l'aménagement des eaux dont il s'agit.

Supprimer cet art. 14.

Ce dernier a entre autres la faculté, après avoir entendu la Commission de la pêche, de compléter les dispositions fédérales concernant les diverses espèces de pêche et les époques où la pêche est permise, de créer des zones de refuge pour les poissons et les écrevisses et, d'une manière générale, d'ordonner toutes les mesures qu'exigent la conservation et la propagation de ces animaux.

Art. 16. Quiconque a le droit de pêcher est autorisé, pour exercer ce droit, à pénétrer dans le lit du cours d'eau et à passer ou stationner sur les rives.

Est réputé rive, le bord naturel de l'eau.

Il est interdit de pénétrer sans le consentement du propriétaire dans les cours et jardins clôturés.

Les contestations au sujet du droit de passer ou stationner seront tranchées par le préfet, qui aura équitablement égard aux intérêts du propriétaire et du pêcheur, et dont la décision est susceptible de recours au Conseil-exécutif.

Ce dernier peut au surplus régler la matière par voie d'ordonnance.

Art. 17. Il est défendu, à moins de permission du propriétaire, de traverser les terres cultivées pour parvenir à la rive. Il est de même interdit, sauf autorisation des personnes compétentes, d'apporter aucun changement aux rives et au lit des cours d'eau, ni aux écluses et barrages, échelles à poissons et autres ouvrages de ce genre. Lorsque par suite de la nature défavorable du terrain le passage sur la rive ne serait possible qu'avec une grande perte de temps, le pêcheur a le droit de pénétrer sur la propriété foncière voisine, moyennant réparation de tous dommages ainsi causés.

Art. 18. Le pêcheur, que son droit de pêche se fonde sur l'affermage, une patente, un titre de propriété, ou la présente loi, a l'obligation d'éviter autant que possible tout dégât pour la propriété foncière et répond du dommage qu'il causerait en y pénétrant.

En cas de dommage causé par un mineur, le représentant légal de celui-ci est responsable.

Quand le passage sur les rives implique de notables dommages pour les cultures à certaines époques de l'année, il est loisible à la Direction des forêts d'interdire ce passage, à titre durable ou pour un temps déterminé, afin de protéger les terrains cultivés; il en est de même à l'égard d'installations industrielles. En cas de contestations, le Conseil-exécutif tranche. L'interdiction ne peut pas être frappée d'opposition.

Les interdictions prononcées en vertu des dispositions ci-dessus seront publiées dans la «Feuille officielle» et dans les feuilles officielles d'avis. L'affichage n'en aura lieu que si elles sont statuées à titre durable.

Art. 19. Les pêcheurs doivent exhiber leur patente, sur réquisition, aux organes de surveillance de la pêche, aux gardes champêtres et aux propriétaires des biens-fonds riverains.

Amendements de la Commission.

... les diverses espèces de pêche, la taille des poissons pouvant être capturés et les époques où la pêche est permise, de créer ...

... le bord naturel de l'eau, c'est-à-dire une ligne courant à une distance de $1\frac{1}{2}$ m. du mouillage normal des hautes eaux, vers l'intérieur des terres.

... clôturés.
Si ce consentement est refusé, le tronçon en cause est réputé fermé à la pêche.

... implique à certaines époques de l'année de notables dommages pour les cultures, ou d'autres inconvénients, il est loisible à la Direction...

... et aux gardes champêtres, lesquels justifieront de leur qualité, ainsi qu'aux propriétaires...

Amendements de la Commission.

Art. 20. Dans les petits cours d'eau traversant des terrains cultivés, le droit de pêche ne sera concédé que par voie d'affermage.

Supprimer cet art. 20.

Art. 21. La pêche de nuit peut être interdite par le Conseil-exécutif, réserve faite du droit de laisser dans l'eau les filets flottants et de fond ainsi que les nasses. Est réputé nuit: du 1^{er} avril au 30 septembre, le temps allant de 24 heures à 4 heures; du 1^{er} octobre au 31 mars, le temps allant de 20 heures à 6 heures.

Art. 22. Le dimanche et les jours fériés reconnus par l'Etat, toute pêche au filet dans les eaux courantes, réserve faite de celle au carrelet ou à la nasse, ainsi que la pêche au grand filet trainant et au filet à battues dans les lacs, sont interdites.

Des autorisations particulières de la Direction des forêts pour la pêche du frai sont réservées.

Art. 22. Le dimanche et les jours fériés reconnus par l'Etat, toute pêche professionnelle est interdite. De cette prohibition sont toutefois exceptés l'emploi de nasses et la levée nécessaire des filets — mais non la pose — jusqu'à 7 heures du matin au plus tard.

Art. 23. L'Etat encourage la pisciculture, soit en créant et exploitant des établissements de pisciculture en propre, soit en subventionnant des entreprises d'utilité publique de ce genre.

... pisciculture en propre, soit en soutenant les efforts d'utilité publique déployés dans ce domaine par des sociétés de pêcheurs ou des particuliers.

Art. 24. Le frai d'espèces de poissons soumises à une période d'interdiction ne peut être pêché que moyennant une autorisation de la Direction des forêts et dans les limites des prescriptions de la législation fédérale. Le permis contiendra les dispositions nécessaires pour assurer une pêche rationnelle du frai et la production du matériel qu'exige la pisciculture. La Direction des forêts fera exercer un contrôle approprié de ladite pêche.

... de ladite pêche.

Un règlement, annexé à la présente loi, fixe le régime de la pêche du frai.

La Direction des forêts peut au surplus ordonner des mesures spéciales concernant la pêche du frai d'espèces de poissons pour lesquelles il n'existe pas de périodes particulières de prohibition.

Art. 25. Les concessionnaires d'ouvrages industriels et d'usines hydrauliques sont tenus de prendre en tout temps les mesures exigées par les autorités cantonales dans l'intérêt de la pêche.

Il en est de même des établissements, fabriques et communautés qui souillent les eaux par des résidus et autres matières nuisibles.

Le Conseil-exécutif ordonnera le nécessaire après avoir entendu les intéressés. Dans les cas urgents où lesdits concessionnaires, établissements et communautés n'obtempèrent pas aux exigences de l'autorité en dépit d'une sommation réitérée, il a le droit de faire exécuter à leurs frais les mesures requises.

Les améliorations foncières, corrections et canalisations de cours d'eau devront s'exécuter en ayant égard aux besoins de la pêche.

Art. 26. Afin de prévenir des dommages pour le poisson, la Direction des forêts peut interdire la garde de canards et d'oies dans des cours d'eau déterminés pendant la période de prohibition de la pêche à la truite et les deux mois suivants, ainsi qu'en temps de fraie de l'ombre de rivière.

Art. 27. Le Conseil-exécutif est autorisé en tout temps à faire dresser pour des eaux qui ne sont pas l'objet de droits privés, afin d'obtenir les bases nécessaires au point de vue de l'économie de la pêche, une statistique des pêches générale ou restreinte à des espèces déterminées de poisson, ainsi qu'à édicter les prescriptions nécessaires à cet effet.

Art. 28. Le produit de la régle de la pêche sera affecté, selon les nécessités :

- a) à l'encouragement de la pisciculture et au relèvement de la pêche;
- b) à la surveillance de la pêche;
- c) à l'acquisition de droits de pêche qui deviendraient libres.

IV. Surveillance de la pêche.

Art. 29. Le Conseil-exécutif et la Direction des forêts exercent la surveillance de la pêche conformément à la législation fédérale et cantonale.

Art. 30. Le territoire cantonal sera divisé en arrondissements de surveillance de la pêche par les soins du Conseil-exécutif. Il sera désigné ordinairement pour chaque arrondissement un garde-pêche permanent.

Des aides pourront être adjoints aux garde-pêche pour le contrôle de la pêche du frai et celui de la pisciculture.

Des personnes connaissant la pêche, qu'une autorité ou une société de pêcheurs bernoise recommande à cet effet, peuvent de même être nommées garde-pêche volontaires par la Direction des forêts. En cette qualité, elles seront assermentées par le préfet et soumises aux dispositions concernant la procédure pénale.

Art. 31. Les garde-pêche permanents assermentés sont assimilés aux organes de la police judiciaire en ce qui concerne la poursuite des contraventions aux dispositions légales sur la pêche.

La Direction des forêts pourvoit à leur bonne instruction.

Art. 32. Pour délibérer et préaviser les ordonnances et mesures importantes concernant la pêche, il est adjoint à la Direction des forêts une Commission de la pêche composée du directeur des forêts, en qualité de président, et de six autres membres, nommés par le Conseil-exécutif pour quatre ans en tenant équitablement compte des groupes d'intéressés en matière de pêche de lac et de rivière ainsi que de pêche sportive et professionnelle.

V. Droits de pêche privés.

Art. 33. Tous les droits de pêche appartenant à des particuliers ou à des corporations, sont reconnus dans leur intégrité.

Aux droits de pêche privés concernant des ruisseaux sont seuls applicables les art. 16, 17, 18, 20, 24, 25 et 37 à 42 de la présente loi.

Amendements de la Commission.

... de la pêche (allocation de primes);

Art. 31. Les garde - pêche assermentés sont assimilés ...

Quant aux droits privés sur les eaux spécifiées en l'art. 8 ci-dessus, font également règle les art. 2 à 14 de la présente loi, ainsi que les prescriptions générales en matière d'interdiction de la pêche édictées par le Conseil-exécutif en vertu de l'art. 15.

Art. 34. L'Etat peut racheter les droits de pêche dans la Sorne, la Birse, la Zulg, la Vieille-Aar et la Gürbe aliénés postérieurement à l'année 1865.

Il a également la faculté d'en acquérir ou racheter d'autres encore.

Art. 35. Les droits de pêche seront acquis soit de gré à gré, soit par expropriation, dans ce dernier cas en vertu d'une décision du Grand Conseil. La loi cantonale du 3 septembre 1868 sur l'expropriation et la restriction des droits de propriété immobilière est applicable par analogie.

VI. Dispositions pénales.

Art. 36. Les contraventions à la présente loi, ou aux prescriptions et prohibitions édictées en exécution de ses dispositions, seront punies d'une amende de 400 francs au maximum, à moins que les dispositions de la législation fédérale ne soient applicables.

Tous les jugements et ordonnances de l'autorité judiciaire seront communiqués dans les trois jours à la Direction des forêts et, sur sa demande, on soumettra les dossiers pénaux à cette dernière.

Art. 37. Le juge prononcera la confiscation des engins employés (engins complets) ainsi que des animaux capturés, dans le cas où du poisson, des écrevisses, etc., sont pris par des personnes non autorisées, sans patente ou sans titre d'affermage.

Art. 38. Dans des cas particuliers, la Direction des forêts peut allouer au dénonciateur une prime convenable, qui cependant n'excédera pas 50 fr.

VII. Dispositions spéciales et finales.

Art. 39. Il est loisible au Conseil-exécutif d'édicter des dispositions dérogeant à la présente loi pour la pêche dans les eaux frontières, d'entente avec les cantons intéressés.

Art. 40. La présente loi entrera en vigueur, sous réserve de la sanction du Conseil fédéral, à la date que fixera le Conseil-exécutif. Ce dernier établira les prescriptions qu'exige l'application de la législation fédérale sur la pêche et de la présente loi.

Tous actes législatifs du canton contraires à la présente loi sont abrogés, savoir:

Amendements de la Commission.

Art. 34. L'Etat peut racheter les droits de pêche, aliénés par lui, dans la Sorne, la Birse, la Zulg, la Rothachen et la Vieille-Aar (Häftli).

Il a également la faculté d'acquérir les droits de pêche dans le Doubs et la Gürbe.

Sur requête adressée au Conseil-exécutif par la majorité des riverains, l'Etat peut de même racheter encore d'autres droits de ce genre.

Ladite majorité se détermine suivant la longueur des rives.

Art. 35. Les droits de pêche rachetés ou acquis par l'Etat dans des eaux privées avec le consentement des riverains, ne peuvent pas être réacquis ultérieurement par ces derniers.

... animaux aquatiques capturés, ...

VII. Dispositions finales et transitoires.

Dès l'entrée en vigueur de cette dernière, tous les contrats d'affermage passés antérieurement en matière de pêche dans les eaux spécifiées en l'art. 8, deviendront caducs.

Tous actes législatifs ...

- 1° la loi sur la pêche du 26 février 1833;
- 2° la circulaire du Conseil-exécutif aux préfets concernant la pêche au moyen de trappes, du 2 février 1844;
- 3° le décret d'exécution du 28 novembre 1877;
- 4° l'arrêté du Grand Conseil portant interprétation authentique de l'art. 1^{er} de la loi précitée, du 20 mai 1896;
- 5° l'arrêté du Conseil-exécutif du 27 septembre 1911 concernant la pêche au carrelet;
- 6° l'arrêté de la dite autorité du 22 mars 1912 concernant la pêche dans la Singine et la Sarine;
- 7° l'arrêté de la même autorité du 19 mars 1915 concernant la pêche dans la Vieille-Aar.

Berne, le 1^{er} août 1933.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
H. Stähli.

Le chancelier,
Schneider.

Amendements de la Commission.

Berne, le 31 octobre 1933.

Au nom de la Commission:

Le président,
Matter.

**Projet commun du Conseil-exécutif
et de la Commission d'économie publique**

du 13 février 1934.

Décret

sur la

taxe des automobiles.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Vu l'article 3 de la loi du 14 décembre 1913 qui établit une taxe sur les automobiles et modifie la loi sur la police des routes;

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète:

Les art. 4, 10 (teneur selon décret du 18 mars 1924) et 13 du décret du 10 mars 1914 concernant la taxe sur les automobiles, sont modifiés ainsi qu'il suit:

Art. 4, nouveau paragraphe: Les motocycles dont la cylindrée ne dépasse pas 150 cm³ paient le quart de la taxe prévue pour ceux d'une force de 5 chevaux.

Art. 10. La taxe est due:

Quand le véhicule devient imposable avant le 1 ^{er} avril	à raison du 100 %	} de la taxe annuelle.
Quand le véhicule devient imposable entre le 1 ^{er} avril et le 1 ^{er} juillet	» » 80 %	
Quand le véhicule devient imposable entre le 1 ^{er} juillet et le 1 ^{er} octobre	» » 60 %	
Quand le véhicule devient imposable entre le 1 ^{er} octobre et le 31 décembre	» » 30 %	

En ce qui concerne les véhicules à moteur qui ne circulent plus pour un motif autre que le retrait du permis de conduire, la taxe est remboursée, pour les trimestres civils non entamés de l'année courante, à raison du 20 % de la taxe annuelle par trimestre, moyennant restitution du permis de circulation et des plaques de contrôle dans les 5 premiers jours du mois qui suit le trimestre en cause.

Si un véhicule ne circule plus, la plaque de police peut être transférée à une nouvelle voiture, moyennant l'autorisation préalable de l'Office de la

circulation routière. Au cas, néanmoins, où la nouvelle voiture est plus puissante que l'ancienne, on paiera la différence de taxe. Si un véhicule est mis hors d'emploi passagèrement, pour cause de réparation, l'intéressé peut, avec l'autorisation préalable de l'office susdésigné, faire usage d'une autre voiture, ayant été soumise à l'examen prescrit et assurée, durant la réparation.

Les fractions de cheval-vapeur comptent dans le calcul de la taxe pour un cheval plein.

Art. 13. Le terme de « propriétaire » ou locataire » est remplacé par celui de « détenteur ».

Berne, le 13 février 1934.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,

H. Stähli.

Le remplaçant du chancelier,

E. Meyer.

*Au nom de la
Commission d'économie publique:*

Le président,

Ed. de Steiger.

Rapport de la Direction des chemins de fer

au Conseil-exécutif, à l'intention du Grand Conseil,

sur les

conditions routières et de communications de la rive droite du lac de Thoune.

(Novembre 1933.)

I. Aperçu général.

On s'étonnera peut-être de ce que l'autorité la plus portée à la protection des voies ferrées, en Suisse, vienne présenter un exposé et des propositions qui tendent à la liquidation d'un chemin de fer privé dans le canton de Berne. Il n'est donc pas superflu de souligner que ces propositions n'impliquent nullement un revirement d'opinion en la matière mais qu'elles s'inspirent uniquement des nécessités de la situation, vu l'impossibilité de réunir des fonds pour consolider la voie ferrée en cause. Ainsi que nous le démontrerons plus loin, décliner nos propositions équivaudrait à refuser à la rive droite du lac de Thoune la remise en état, si impérieusement nécessaire, de sa route, c'est-à-dire de son moyen de communication *le plus important*. Telle est l'alternative où nous nous trouvons, étant donné la façon dont se pose la question. Or, comme on ne saurait refuser plus longtemps à la rive droite du lac de Thoune cette réfection de route indispensable à son économie générale, et comme d'autre part la présence des rails empêche cette réfection, on en arrive à la conclusion inéluctable qu'il faut supprimer la voie ferrée. En se bornant à discuter si du point de vue technique l'autobus est préférable ou non au chemin de fer routier qui ne peut plus se tirer d'affaire, on se placerait à côté de la question, car c'est la justification financière de la transformation de la voie, ce sont les intérêts des créanciers qui forment le nœud du problème. Il ne suffit point non plus de préconiser envers et contre tous le maintien de l'exploitation ferroviaire; ce conseil ne peut être utile que si l'on y ajoute les fonds que requiert la transformation de la voie ou les arguments qui permettront de décliner la réfection de la route. Si d'aucuns, à Thoune et à Steffisbourg, s'obstinent à ne pas reconnaître cet aspect véritable du problème, il n'y a là évidemment rien qui en facilite la solution.

D'ailleurs, la viabilité du chemin de fer routier est aujourd'hui mise en doute à un autre point de vue, complètement indépendant de celui de l'Etat et des communes riveraines, à savoir du point de vue des créanciers, qui pour la plupart résident en dehors du canton. La procédure de liquidation forcée introduite il y a une année par les créanciers de l'entreprise suit son cours très rapidement et, en principe, indépendamment de la question de la réfection de la route, tout en permettant cependant de tenir compte des intérêts routiers. A notre avis, c'est même déjà dans la procédure rapide de liquidation forcée introduite par les obligataires — qui tranche en même temps la question de l'existence du chemin de fer — que l'Etat de Berne est tenu de défendre ses intérêts routiers — et de ce fait les intérêts économiques de la rive droite du lac de Thoune — intérêts qu'il pourrait sauvegarder aussi par voie administrative.

Exposons maintenant brièvement la genèse de l'affaire.

Depuis quelques années, les conditions routières et de communications sur la rive droite du lac de Thoune font l'objet de vives discussions et sont devenues finalement un véritable objet de discorde.

La cause essentielle de cette situation peu réjouissante doit être recherchée principalement dans l'état tout à fait insuffisant de la route, qui, conjointement avec la voie ferrée utilisant alternativement les deux côtés de la chaussée, a rendu la circulation des véhicules de toute espèce très désagréable, peu sûre et même dangereuse; ces inconvénients ont été aggravés encore par certaines circonstances inhérentes à toute exploitation ferroviaire. Depuis quelque temps, les véhicules à moteur, bicyclettes, etc., ont commencé d'éviter cette route. Aux yeux de tous les usagers elle est aujourd'hui considérée comme déclassée. On a pu ob-

server que même par les jours pluvieux, en automne, la circulation, entre Thoune et Interlaken est quatre fois plus active, ou davantage, sur la rive gauche que sur la rive droite du lac. Il est donc compréhensible que la population riveraine, fortement orientée vers la tourisme et l'hôtellerie, voie dans ces déficiences de la route une source de préjudice économique et moral qu'elle ne peut supporter. Et comme il s'agit d'une route de l'Etat, il est compréhensible aussi que les autorités cantonales n'aient pas tardé à être assaillies de demandes tendant à l'assainissement des conditions routières. Pour divers motifs, l'opinion gagna toujours plus de terrain, dans les communes riveraines du haut du lac, qu'un service d'autobus satisferait mieux à leurs besoins que le voie ferrée existante.

Dans la question de traction, la Direction cantonale des travaux publics et des chemins de fer observa tout d'abord une attitude neutre et déclara qu'en principe l'Etat était d'accord de restaurer la route d'après les procédés modernes lorsqu'on aurait suffisamment consolidé la voie ferrée ou qu'on en aurait débarrassé la chaussée. Les conditions auxquelles l'Etat avait subordonné autrefois l'autorisation donnée au chemin de fer d'utiliser la route, lui permettent d'exiger de l'entreprise la consolidation de la voie, absolument nécessaire du point de vue de l'intérêt public. L'entreprise ne fut pas en mesure de présenter un projet de consolidation acceptable, parce que les communes riveraines, de Hilterfingen à Interlaken, refusaient leur appui financier et déclaraient ne vouloir assumer de nouveaux sacrifices qu'en faveur d'un moyen de transport plus moderne (dans leur idée, l'autobus). D'autre part, la mauvaise situation financière résultant pour l'entreprise de l'insuffisance des résultats d'exploitation l'empêchait de se procurer ailleurs les capitaux nécessaires. Pour montrer combien le crédit de la Compagnie est compromis, il suffit de rappeler qu'aucun intérêt n'a été payé, depuis trois ans, sur les obligations et que les créanciers ont déjà introduit la procédure en liquidation forcée. Le sursis accordé à l'entreprise par le Tribunal fédéral s'étend jusqu'au 31 décembre 1933 seulement et il faut que sous peu les obligataires prennent des décisions définitives. Aujourd'hui, c'est à eux que la ligne appartient en fait, car si les actionnaires ont encore leur mot à dire, leur capital n'a plus de valeur depuis longtemps et doit être considéré comme entièrement perdu.

Les obligataires ont le choix entre trois solutions: Premièrement, ils peuvent accepter les propositions d'assainissement financier présentées par la Compagnie de chemin de fer en sa qualité de débitrice (remboursements de capital différés, intérêt variable et, en partie, réduction de capital). Deuxièmement ils peuvent mettre l'entreprise en faillite, en repoussant ses propositions, et asquerir la ligne pour l'exploiter à leur propre compte. Troisièmement, sur la base d'une convention à conclure avec les partisans d'un service d'autobus et l'Etat, propriétaire de la route, ils peuvent acquérir la ligne à charge de la démolir et aplanir ainsi les difficultés qui s'opposent à l'institution d'un nouveau service de transport et à la réparation de la route. Les obligataires ont, matérielle-

ment et formellement, les moyens d'imposer la solution qui leur convient. Si dans leur décision, ils cherchent autant que possible à sauvegarder leurs propres intérêts, nul ne saurait le leur reprocher. En ce qui a trait au capital, la décision qu'ils prendront ne touche pas fortement l'Etat, car il ne s'agit pas ici d'un chemin de fer subventionné. En 1916, l'Etat de Berne, se plaçant au point de vue de l'intérêt général, a participé par une prise d'actions privilégiées de 160,000 fr. à un nouveau financement de l'entreprise. Ainsi qu'il est dit plus haut, ce capital-actions ne possède plus aucune valeur. En outre, l'Etat possède sur l'entreprise une créance de 39,654 fr. représentant des indemnités dues pour l'utilisation de la route. L'impossibilité de financer une transformation satisfaisante de la voie ayant été démontrée, les communes de Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Unterseen et Interlaken, groupées en association pour la défense de leurs intérêts, s'adressèrent aux autorités cantonales pour leur demander si l'Etat, en sa qualité de propriétaire de la route, ne contribuerait pas sous une forme ou sous une autre à faciliter la liquidation du chemin de fer. Par arrêté n° 1744 du 21 avril 1933, le Conseil-exécutif a précisé son attitude et, sous réserve d'approbation ultérieure par le Grand Conseil, promis une somme de 250,000 à 300,000 afin d'obtenir l'enlèvement des rails et de ce fait le désintéressement des obligataires, pour le cas où, une solution satisfaisante ne pouvant intervenir avec la Compagnie, il faudrait liquider l'entreprise sur la base d'une entente avec les créanciers; la susdite somme serait prélevée sur les crédits pour la construction et l'aménagement des routes. L'intention n'est donc non pas de faire un cadeau aux obligataires, mais de leur payer la voie ferrée à céder à l'Etat, pour en débarrasser la route. Ce prix d'achat s'obtient en capitalisant la somme de 15,000 à 20,000 fr., correspondant aux économies que l'enlèvement des rails permettra de réaliser sur l'entretien de la route; elle est déterminée aussi par les avantages qui en résulteront pour le réaménagement.

Comme nous l'avons dit, il n'a pas été possible jusqu'ici d'envisager une solution qui aurait permis de réaménager la route tout en conservant la voie ferrée; ceci bien que le tronçon de Steffisbourg soit déjà consolidé et que ce travail de consolidation ne doive plus s'opérer que de Thoune à Interlaken. Une dernière proposition transactionnelle faite par le chemin de fer prévoyait même de consolider le tronçon Thoune-Beatenbucht seulement; mais elle ne pouvait aucunement suffire.

Le Conseil-exécutif a précisé sa manière de voir dans une lettre adressée, le 4 août 1933, au Conseil d'administration du chemin de fer de la rive droite du lac de Thoune. Nous reproduisons ci-après cette lettre, parce qu'elle marque une étape importante de l'affaire:

« Le 23 mai 1933, vous avez remis à notre Direction des travaux publics et des chemins de fer, avec liste n° 453 du 22 mai et en présentant verbalement vos observations, 9 documents ayant trait:

- a) à un projet avec devis pour la transformation de la voie et des bâtiments de station sur le tronçon Thoune-Beatenbucht;

b) au remplacement, à titre provisoire, du service de tramway par un service d'autobus sur le tronçon Beatenbucht-Interlaken.

Comparés aux exigences posées par notre Direction des travaux publics et des chemins de fer afin d'assurer une restauration impeccable de la route, les projets susdits représentent, du moins pour ce qui a trait à l'étendue des travaux, une proposition transactionnelle.

Notre examen de votre projet devait porter sur trois points principaux; nous devions envisager en effet le côté technique de construction, puis, en principe, la question de changer le système de traction à la Beatenbucht, et enfin les avantages de la solution consistant à instituer un service d'automobiles sur le tronçon du haut du lac. Le premier point entraîne naturellement des répercussions financières qui peuvent influencer sur le plan de réorganisation de votre entreprise à établir encore.

L'examen du projet de transformation de la voie a abouti au résultat suivant:

Tandis que vous comptez 460,564 fr. pour la transformation du tronçon Thoune (Rufeli)-Beatenbucht, nos organes techniques évaluent ces frais à 740,000 fr. Vous trouverez à l'annexe I de la présente lettre le devis accusant ce total; il indique les travaux et dépenses à insérer dans votre projet pour qu'il satisfasse, sous le rapport technique, aux exigences formulées par l'Etat et confirmées par une expertise extracantonale, quant à la consolidation de la voie. Nous regrettons de voir que votre projet ne comporte, par exemple, aucune réfection de voie pour les tronçons Oberhofen - Rieder - Oertlibach (1682 m.), station de Gunten - Stampbach (1382 m.) et Stampbach - Gerbebach (1380 m.), soit en tout pour une longueur de 4440 m. Ainsi que le chef de la Division fédérale des chemins de fer l'a confirmé à la conférence du 10 avril 1933 convoquée par le Tribunal fédéral, la pose de voie sur blocs de béton (pour remplacer les traverses) introduite sur les tronçons précités en 1923/1925 n'a pas donné satisfaction; ce système ne permet pas de restaurer la route selon les conceptions modernes. Sur ces tronçons, la route est presque inutilisable dans la zone de la voie; en outre elle est en mauvais état, surtout entre Oberhofen et Oertli et entre Ralligen et Merligen. Puis, le profil de rail utilisé à ces endroits, qui est trop léger, ne peut suffire aux exigences relatives à la consolidation. Quant aux autres points à compléter, dans votre projet, nous vous prions, pour plus de brièveté, de vous reporter à l'annexe I. Résumant, nous devons donc constater qu'il faut malheureusement pousser pour cause d'insuffisance voire projet de transformation. Cette constatation ne laisse évidemment pas d'exercer son influence sur les autres éléments de vos projets, au sujet desquels nous nous exprimons ci-après.

Pour ce qui concerne tout d'abord, en son principe, la question du changement de traction à la Beatenbucht, nous avons commencé par la soumettre aux autorités de toutes les communes en cause. Il était indiqué de procéder ainsi puisque, d'une part, c'est à la région intéressée qu'il a incombé, dès le début, de prendre

une décision au sujet de la traction et que, d'autre part, une association de communes riveraines, ne se bornant pas à une critique de l'état de choses actuel, soutient énergiquement un projet comportant un système de traction ininterrompue. Pour ce service de transport destiné à remplacer le chemin de fer, on vient de prouver l'existence d'une justification financière acceptable. A l'exception des communes de Steffisbourg et de Thoune, toutes se sont prononcées en principe contre le système de traction mixte que vous proposez. Elle voient une aggravation, ce qui est compréhensible, dans la renonciation à l'unité de traction. Nous extrayons de leur réponse les considérations suivantes:

«Le transbordement nécessité par un changement de traction sur un tronçon de ce genre n'est pas simplement un désagrément; on a pu voir dans de nombreux cas qu'il est si mal accueillie du public, qu'il peut devenir exécutable. Nous avons appris par exemple, de source compétente, qu'il était indispensable de prolonger jusqu'à Lucerne les lignes de transport par automobiles Ruswil-Emmenbrücke, Münster-Emmenbrücke et Eigenthal-Kriens. Les services d'automobiles de la Furka ne commencent pas à Andermatt, mais à Göschenen, bien qu'une entreprise ferroviaire ait spécialement pour tâche de desservir le tronçon Göschenen-Andermatt. C'est que l'expérience a démontré ici comme dans nombre d'autres cas, que le public ne pourrait admettre de devoir changer de véhicule.

Dans le cas qui nous occupe, il faut ajouter que, pratiquement, le transbordement serait impossible à Beatenbucht. La place disponible est si restreinte que pour tourner sur place l'autobus devrait barrer la route. Le transbordement des bagages présenterait également les plus gros inconvénients.

Il est notoire que la route Merligen-Interlaken est dans un état particulièrement défec-tueux. Or, si on y instituait provisoirement un service d'autobus, on ne pourrait guère y exécuter des travaux de réfection et en tout cas les rails resteraient dans la chaussée.»

Il est dit plus loin: «De ce fait, on rendrait directement impossible la réalisation de l'objectif principal, qui est de donner une nouvelle impulsion à la vie économique, notamment au tourisme, en rendant les conditions routières irréprochables.»

Ces objections ne sont évidemment pas sans fondement.

Dans leur réponse collective, les conseils communaux de Thoune et de Steffisbourg soulignent que nous avons autorisé notre Direction des travaux publics et des chemins de fer, sous réserve de ratification par le Grand Conseil, à faire entrevoir à l'association d'intérêts des communes riveraines, sur sa demande, que l'Etat faciliterait par un appui financier la liquidation du chemin de fer (règlement pour solde avec les obligataires) s'il se révélait impossible de trouver une solution satisfaisante sur la base du maintien de l'exploitation et si en conséquence la procédure de liquidation déjà introduite devait être reprise. L'ap-

pui ainsi prévu pour le cas où les événements suivraient un cours déterminé, que nous ne pouvons influencer directement, est conforme à l'intérêt de l'Etat, propriétaire de la route, et il répond à la nécessité de satisfaire d'une autre manière aux besoins de la population, dans le domaine des communications, si le chemin de fer pouvait s'accommoder des légitimes et inéluctables exigences relatives à l'assainissement des conditions routières. La somme de 250,000 à 300,000 fr. représente, sous la forme capitalisée, l'intérêt qu'a le propriétaire de la route à la débarrasser des rails (économies réalisables sur le réaménagement et sur l'entretien de la route, si la voie ferrée est supprimée). Il est équitable de tenir spécialement compte de cet intérêt, puisqu'un nouveau moyen de transport donnant satisfaction au point de vue économique est trouvé. Les conseils communaux de Thoun et de Steffisbourg demandent à leur tour si l'Etat serait aussi disposé à accorder la même somme à la Compagnie de chemin de fer pour consolider sa ligne. Pour arrêter la réponse à donner à cette question, il faudrait que le propriétaire de la route eût tout au moins l'assurance que la consolidation complète de la voie, telle que nous la demandons, créera des conditions routières aussi favorables que la suppression des rails; car dans le cas particulier, où il ne s'agit pas d'un chemin de fer issu ou bénéficiant de la loi de subvention, il serait presque impossible dans les circonstances actuelles, et ne serait-ce qu'en raison des conséquences, de justifier l'octroi d'un secours ou d'une avance purement gratuit. Puis indépendamment du fait que l'enlèvement des rails procure au propriétaire de la route plus d'avantages que la consolidation de la voie, nous sommes obligés de constater qu'il n'est aucune question, dans vos projets, d'une consolidation pouvant nous donner toute satisfaction.

Passons maintenant au service d'autobus que vous prévoyez pour le tronçon Beatenbucht-Interlaken, service qui serait organisé provisoirement à l'aide de 1—3 voitures prises à louage.

Avant d'aborder le côté financier de la question, qui est évidemment très important aussi pour votre entreprise, vu sa mauvaise situation financière, il nous intéresse en tant qu'autorité de surveillance de connaître les sûretés offertes au point de vue technique. Nous partageons l'opinion de certaines autorités communales, qui estiment que seul le type des autobus urbains peut satisfaire aux besoins du trafic sur la rive droite du lac de Thoun. Ces véhicules, avec leurs sièges disposés dans le sens de la longueur, permettent aux voyageurs de monter et de descendre aisément, ainsi qu'il est nécessaire, même s'ils transportent des bagages à main. L'expérience a démontré que les grandes voitures pour excursions, les « cars », où les passagers effectuent des trajets relativement longs, ne conviennent pas pour un trafic accusant de brusques afflux, tel qu'il est à considérer dans votre cas. Or, on peut se demander s'il serait possible de prendre à bail des autobus, ceux-ci n'étant fabriqués que sur commande, si nous sommes bien renseignés, et au nombre strictement nécessaire. Puis, s'il fallait envisager un achat, même avec de grandes facilités de paiement, on

se trouverait de nouveau en face des difficultés inhérentes à la situation financière de votre entreprise.

Les évaluations de rendement nous paraissent pécher un peu par excès d'optimisme, notamment sous le rapport des recettes, car nous estimons qu'il faut s'attendre à ce que la traction mixte entraîne quelque perte de trafic non seulement sur le tronçon supérieur, mais aussi sur le tronçon inférieur de la ligne.

Ajoutons, quant au tronçon supérieur, que votre projet ne contient pas de précisions sur la renonciation à la concession ferroviaire, sur la possibilité de rendre le service d'autobus définitif et sur la suppression définitive des rails. Au surplus, avec le rejet du projet de consolidation de la voie et avec les objections formulées contre l'introduction de la traction mixte, votre projet de service complémentaire par automobiles perd, en principe, beaucoup de sa valeur pratique.

Nous regrettons donc, encore une fois, de ne pouvoir considérer vos propositions comme satisfaisantes.

Nous donnons copie de votre lettre au Tribunal fédéral, au Département fédéral des postes et des chemins de fer et aux communes en cause.»

* * *

Dans la procédure en liquidation forcée, le Tribunal fédéral a fait désigner par une première assemblée des créanciers, tenue le 23 octobre 1933, les représentants des obligataires; ceci non seulement aux fins d'entendre et d'examiner les propositions d'assainissement du chemin de fer, mais spécialement pour recevoir et examiner les offres d'arrangement. Des pouvoirs extraordinaires ont été conférés, en ce sens, aux représentants des obligataires. On verra donc dans deux ou trois mois déjà si l'entreprise ferroviaire peut subsister ou si elle doit liquider.

Ayant ainsi, dans cette introduction, exposé très sommairement les causes du litige et la marche de l'affaire, nous nous étendrons plus longuement ci-après sur tous les points de détail. Le présent rapport se terminera enfin par nos conclusions et nos propositions.

II. L'importance de la rive droite du lac de Thoun au point de vue de l'économie générale et de la densité de population.

Nous ne pouvons indiquer ici que quelques caractéristiques de l'importance économique de la rive droite du lac de Thoun. Voici tout d'abord les chiffres de la population résidente, pour les principales communes et localités:

	1920	1930
Commune de Thoun . . .	14,023	16,947
» » Hilterfingen . .	951	1,096
» » Oberhofen . .	1,094	1,145
» » Sigriswil . .	3,469	3,448
Gunten-Village . . .	452	428
Merligen-Village . . .	666	667
Commune de Beatenberg . .	1,063	1,121
» » Unterseen . .	3,192	3,162
» » Interlaken . .	3,593	3,707

Ces chiffres indiquent déjà clairement que Thoune, en premier lieu, puis aussi Interlaken, sont pour ainsi dire les piliers économiques de la région et ceci non seulement pour les relations habituelles de la population résidente, mais aussi pour ce qui concerne le tourisme. Dans ces conditions, il est évident que toute localité du bord du lac a un grand intérêt à posséder de bonnes communications avec Interlaken et tout particulièrement avec Thoune.

La conformation du sol, c'est-à-dire la forte inclinaison de la rive exclut les grandes exploitations agricoles. La région n'est pas non plus très favorable au développement de l'industrie. En revanche, la beauté des sites, la douceur du climat, la présence du lac et la proximité de la haute montagne sont pour les habitants une précieuse ressource dans leur lutte pour l'existence. En négligeant ce facteur ou, autrement dit, les possibilités de développement du trafic de tourisme et d'excursions, on compromettrait la vie économique de la région, alors que la population elle-même a jusqu'ici parfaitement su tirer parti de la situation, ainsi que le prouvent les chiffres suivants, concernant l'année 1929 (la dernière qui ait précédé la crise actuelle):

Total des lits à la disposition des hôtes:

Thoune	900
Hilterfingen	350
Oberhofen	550
Gunten	500
Sigriswil	150
Merligen	150
Beatenberg	1050
Interlaken-Unterseen	4800
Total	8450

Total des nuitées (en tant qu'elles sont comprises dans la statistique):

	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Total
Thoune	2,411	4,204	5,803	10,317	4,021	26,756
Hilterfingen	888	1,974	4,166	4,050	1,368	12,446
Oberhofen	2,081	3,030	5,764	6,092	3,571	23,538
Gunten	1,747	4,028	10,651	12,321	5,083	33,830
Sigriswil	183	283	375	826	170	1,837
Merligen	597	932	2,483	3,061	1,093	8,166
Total	7,907	14,451	29,242	39,667	15,306	106,573
				Beatenberg		45,050
				Interlaken		315,962
				Total		467,585

L'importance que présente le trafic de tourisme pour la rive droite du lac de Thoune et tout particulièrement pour les communes du haut du lac, ressort nettement de cette statistique.

III. Les moyens de communication actuels et les transports effectués par eux.

Les localités riveraines sont desservies aujourd'hui par l'entreprise de navigation concessionnée et par le chemin de fer routier. Tandis que la pre-

mière existe depuis près d'un siècle, le chemin de fer routier n'a été ouvert à l'exploitation qu'en 1913 (voire seulement en juin 1914, pour le tronçon Beatenbucht-Interlaken), soit donc très peu de temps avant la guerre mondiale. L'industrie du tourisme s'est donc développée sur la rive droite du lac de Thoune sans l'aide du chemin de fer. Néanmoins, les communes riveraines reconnaissent toutes que ce dernier a également rendu des services très précieux et, en particulier, atténué les désavantages résultant de la trop grande rigidité que l'on donnait primitivement à l'horaire de la navigation. Les communes riveraines ont appuyé les efforts qui tendaient à la construction du chemin de fer routier, ce qui n'empêche pas la plupart d'entre elles de voir maintenant dans ce moyen de transport, incapable de s'adapter aux exigences du réaménagement de la route, une entrave au trafic et même un danger pour l'économie générale de la contrée. Financer la consolidation de la voie et ensuite le renouvellement du matériel, qui doit être modernisé, est un effort dépassant les forces des communes, ce d'autant plus que pour les fonds à mettre encore dans l'entreprise, aucun rendement ne serait assuré.

Nous renseignons ci-après sur l'utilisation des deux moyens de transport (bateau et chemin de fer):

Année	Total des voyageurs transportés:	
	Bateau	Chemin de fer
1920	248,560	1,047,067
1921	266,768	1,066,308
1922	258,814	977,105
1923	330,494	998,187
1924	352,786	964,090
1925	429,612	959,784
1926	426,116	926,357
1927	462,609	994,759
1928	524,552	1,039,279
1929	566,610	936,103
1930	525,552	926,937
1931	454,269	886,317
1932	458,348	853,863

Les chiffres de l'exercice 1933 améliorent encore la position de la navigation.

Jusqu'ici, le service de navigation s'est voué principalement au trafic de tourisme et d'excursions, sujet à de brusques affluences de voyageurs; par le fait même, il est très sensible à la crise et dépend fortement des conditions atmosphériques. Pour le chemin de fer routier, en revanche, le trafic local est une tâche de tous les jours; il sert donc surtout à la population indigène. Ajoutons que l'entreprise de navigation recommence à s'occuper davantage du trafic local; il répond évidemment à son rôle dans la politique des communications de s'y consacrer toujours plus. Le remplacement du chemin de fer routier par un service d'autobus exigerait en tout cas un nouvel effort d'adaptation de la part de la navigation, ce qui est du reste prévu.

IV. Les défauts du système actuel.

Un des principaux défauts du système actuel est que, sur le parcours Thoune-Interlaken, la voie ferrée emprunte alternativement les deux côtés de la route, au lieu de demeurer toujours sur le même côté. Elle coupe ainsi treize fois la chaussée, entre Thoune et Interlaken, au grand détriment de la sécurité de la circulation.

En outre, la voie est peu stable, ce qui provient de la manière dont elle est posée, et cette instabilité crée entre la zone de la voie et le reste de la chaussée des inégalités de niveau qui provoquent une désagrégation constante du revêtement, le long des rails. De ce fait, les véhicules circulant sur la route peuvent de moins en moins utiliser la zone de la voie. Ajoutons que sur de courts tronçons la voie a une meilleure stabilité parce qu'on l'a posée, il n'y a pas tout à fait dix ans, sur des blocs de béton, tandis qu'ailleurs elle est simplement fixée dans la chaussée à l'aide d'entretoises, sans lit de pierres; mais sur ces tronçons aussi, il se présente de nouvelles déficiences et difficultés, auxquelles il faut absolument remédier avant de prendre la responsabilité d'une restauration définitive de la route. On ne saurait, en effet, opérer cette réfection, qui coûterait 2 millions de francs en chiffre rond, sans avoir l'assurance que le nouvel ouvrage ne sera pas exposé aux dommages résultant pour lui d'une insuffisante consolidation de la voie ferrée. L'Etat ne peut prêter la main à une solution aussi précaire. Sans l'état insuffisant de la voie ferrée, la route de la rive droite du lac de Thoune serait sans doute déjà restaurée sur la plus grande partie de sa longueur. L'Etat a eu sérieusement l'intention d'entreprendre cette tâche puisqu'il a, par anticipation, inscrit plusieurs fois des crédits à cet effet dans son budget.

On ne saurait imputer à faute au Département fédéral des chemins de fer d'avoir naguère, avec l'adhésion de l'autorité cantonale, admis la pose de la voie sur des blocs de béton. Il s'agissait là d'un essai qui prouve nettement, de la part des autorités de surveillance, le souci de ménager les finances de l'entreprise. On peut relever aussi que ce n'est pas au point de vue de la sécurité de l'exploitation ferroviaire que l'état de la voie est critiqué, mais au point de l'intérêt général, c'est-à-dire parce qu'il y a là un obstacle à la restauration de la route. La critique se base un première ligne sur les droits découlant de la concession.

V. L'attitude adoptée par les communes en cause à l'égard des déficiences du système actuel.

Les communes de Thoune et de Steffisbourg ont fourni à la Compagnie de chemin de fer, par des avances de fonds, les moyens de consolider la voie sur leur territoire respectif. Cette dépense se justifiait non seulement par la capacité financière de ces communes, mais encore par l'avantage qu'elles en tiraient, savoir un assainissement plus rapide de leurs conditions routières. Depuis 1928, l'autorité cantonale a au surplus attiré plusieurs fois l'attention des dites communes sur le fait que cette consolidation d'un tronçon de la ligne ne pouvait avoir une influence décisive sur

la décision à prendre dans la question du système de traction.

Quant aux communes riveraines, dont la ligne emprunte le territoire sur une plus grande longueur, elles ne pouvaient, en raison de leur situation financière, imiter l'exemple de Thoune et de Steffisbourg; ce d'autant moins que la Compagnie n'était pas en mesure de payer un intérêt sur les fonds nouvellement engagés dans l'entreprise. *Nous ne savons pas non plus que les communes de Thoune et de Sigriswil aient jamais manifesté l'intention de faciliter les choses aux autres communes en assumant une notable partie des charges financières à envisager.*

Dans cette situation, les communes de Hilterfingen, Sigriswil, Unterseen et Interlaken ont fondé une association d'intérêts ayant comme but principal la réfection de la route et se proposant en second lieu de résoudre la question du système de traction. La justification financière de la transformation de la voie étant impossible — ainsi que nous le démontrerons plus loin — tandis qu'elle peut être établie pour la solution consistant à instituer un service l'autobus, les communes riveraines sont partisans de cette dernière et, par conséquent, tendent en premier lieu à la suppression de la voie ferrée. Leur attitude s'inspire des décisions suivantes:

Commune	Autorité compétente	Date de la décision	Pour l'autobus	
			Oui	Non
Interlaken	Conseil communal	27 févr. 1933	Unanimité oui	
Unterseen	Assemblée com.	31 janv. 1933	239	—
Sigriswil	Assemblée com.	21 janv. 1933	295	10
Oberhofen	Assemblée com.	13 févr. 1933	151	1
Hilterfingen	Assemblée com.	20 févr. 1933	126	63
Thoune	Conseil général	10 févr. 1933	Unanimité non	
Steffisbourg	Assemblée com.	10 avril 1933	23	149

A Hilterfingen, où un grand nombre d'employés de chemin de fer sont domiciliés, le résultat de la votation a été un peu moins catégorique; la demande de crédit ou de subvention du chemin de fer fut cependant repoussée par 126 voix contre 63.

L'attitude des communes du haut du lac et, notamment, leur refus de participer aux nouvelles charges financières en proportion de la longueur de la ligne sur leur territoire, sont aisément compréhensibles si l'on considère les quotes-parts qu'elles auraient eu à assumer:

Communes	Km.	%
Steffisbourg . . .	2,129	8,3
Thoune . . .	2,484	9,7
Hilterfingen . . .	2,374	9,3
Oberhofen . . .	3,159	12,4
Sigriswil . . .	7,230	28,3
Beatenberg . . .	3,860	15,1
Unterseen . . .	4,290	16,8
Interlaken . . .	40	0,1
Total	25,566	100,0

La longueur exploitée est de 26 km. en chiffre rond.

On peut se demander s'il y a lieu de s'arrêter ici à une résolution prise par le Conseil général de Thoune le 3 novembre 1933, après qu'il eut

entendu un rapport incomplet et en partie inexact de son président. Comme notre exposé renseigne en tout point sur l'affaire, nous croyons devoir nous en abstenir, ne serait-ce que par brièveté, et nous borner à relever que, chose singulière, cette résolution laisse complètement de côté le financement de la transformation de la voie.

VI. Les exigences du canton quant à l'amélioration technique de la voie.

A. Les exigences techniques.

Il ressort de l'exposé qui précède qu'un des moyens envisagés pour la transformation de la route dépend d'une consolidation suffisante de la voie du chemin de fer. Les exigences techniques que doit poser l'Etat de Berne en sa qualité de propriétaire de la route et comme détenteur de la souveraineté en matière de voirie, ont été contestées par la compagnie du chemin de fer et ses experts parce qu'à leur avis elles sont exagérées. Cependant les organes de la voirie de l'Etat se fondent sur une longue expérience et leur manière de voir a été reconnue fondée par un expert choisi hors du canton : M. l'ingénieur en chef du canton d'Argovie. Ce serait allonger le présent rapport d'une façon démesurée que de répéter ici en détail les exigences qui furent portées à la connaissance de la compagnie. Nous nous contentons de relever que la transformation de la voie selon ces exigences, occasionnerait une dépense de 1,600,000 à 1,750,000 fr.

B. Les bases économique et légales des exigences techniques.

La transformation de la route est une nécessité économique primaire, dont dépend d'ailleurs essentiellement la future prospérité de la population de la rive droite du lac de Thoune. Sa réalisation a donc un caractère d'intérêt général. Ce n'est pas à la compagnie qu'il incombe de transformer la route; mais en sa qualité d'usager de celle-ci, elle aura à remettre en état le corps de la voie devenu défectueux, et ceci dans une mesure qui permettra à l'Etat de réaménager la route pour les autres usagers dans une mesure répondant à l'intérêt public. Le corps de la voie qui appartient en propre à la compagnie est lié au corps de la route, ouvrage plus important appartenant au canton. En formulant des réserves et des conditions en temps utile, c'est-à-dire à l'époque où il autorisa la compagnie à usager la route, le canton a pris les garanties voulues pour que la voie du chemin de fer n'empêche pas la route de remplir le rôle qui lui est dévolu par l'intérêt public. Avant comme après le canton conserve la souveraineté de la route et cette souveraineté est de même ordre que la souveraineté en matière de chemins de fer de la Confédération. La première n'est donc point limitée par la seconde.

C'est souverainement que le canton autorise ou refuse l'usage d'une de ses routes à une compagnie de chemin de fer. Ce qui est valable pour l'entier l'est aussi pour la partie : c'est-à-dire que le canton au lieu de refuser absolument l'usage d'une route, peut permettre cet usage en subordonnant son autorisation à certaines conditions. Il est loisible à la compagnie d'accepter ou de repousser ces condi-

tions et, partant, de renoncer à l'usage de la route. De son côté, la Confédération ne peut accorder la concession d'une ligne de chemin de fer que lorsqu'une entente est intervenue entre le canton et la compagnie en cause, ceci en vertu de leur souveraineté respective. La concession doit réserver expressément les arrangements concernant l'usage de la route. Ceci a eu lieu dans le cas qui nous occupe par la disposition figurant à l'art. 10 de la concession accordée le 19 décembre 1905 au S. T. I., qui dit :

« En ce qui concerne l'utilisation de la voie publique pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, ce sont les prescriptions contenues dans le cahier des charges établi par le Gouvernement cantonal du 15 novembre 1905 qui font règle, pour autant que celles-ci ne sont pas en contradiction avec la présente concession ou avec la législation fédérale. »

Si, après coup, l'autorité accordant la concession entendait statuer sur les conditions formulées pour l'usage de la route, elle s'arrogerait un droit qui ne lui appartient pas, ce qui serait donc anticonstitutionnel. Cette manière de voir, qui est la nôtre, est d'ailleurs partagée sans réserve par M. le professeur Dr W. Burkhardt, l'éminent juriste, qui dit, dans son commentaire de l'art. 26 de la Constitution fédérale :

« Bien entendu, le rapport entre la souveraineté de la Confédération en matière ferroviaire et la souveraineté du canton en matière de routes, signifie que l'entrepreneur qui entend construire un chemin de fer dont la voie empruntera une route doit obtenir deux concessions : une de la Confédération et une du canton et que celle-ci peut, indépendamment de celle-là, être refusée ou son octroi être subordonné à des conditions plus ou moins onéreuses. Il en serait de même si la Confédération entendait construire une pareille ligne pour son propre compte; ceci est donc encore plus pertinent lorsqu'elle laisse agir l'initiative privée. »

C'est pour ce motif que j'estime que le Conseil fédéral n'est pas autorisé à se réserver le droit de statuer sur les différends qui pourraient surgir entre l'autorité cantonale et le concessionnaire concernant l'usage de la route »

Parmi les conditions auxquelles le canton de Berne subordonna l'octroi de l'autorisation d'utiliser la route, il convient de relever spécialement l'art. 11 du cahier des charges du 15 novembre 1905 qui dit :

« Cette approbation (du projet) ne limite en rien le droit de l'Etat d'exiger en tout temps, tant pendant l'exécution des travaux qu'après la mise en exploitation de la ligne, toutes les modifications et tous les compléments que réclamerait l'intérêt public. »

Dans aucun cas les concessionnaires ne pourront élever de prétentions de ce chef. »

Se fondant sur cette réserve, le canton se voit contraint d'exiger de l'administration du chemin de fer la consolidation du corps de la voie, ceci étant une condition primordiale et obligatoire pour le réaménagement de la route, réaménagement exigé par l'intérêt public.

Le canton de Berne a déjà dû exiger d'autres compagnies de chemin de fer qu'elles procèdent à l'amélioration des voies se trouvant incorporées à la route. Ici aussi ces exigences se fondaient sur les réserves et conditions formulées lors de l'octroi de l'autorisation d'utiliser la route pour la construction de la ligne. C'est ainsi que dernièrement la Compagnie du chemin de fer Soleure-Zollikofen-Berne a dû participer au pavage du tronçon de route Worblaufen-Zollikofen en supportant une dépense de 200,000 fr. pour la consolidation du corps de la voie. Il en fut de même lors du réaménagement et du pavage du tronçon de route Berne-Muri. A teneur des conditions fixées en son temps pour l'utilisation de la chaussée, la Compagnie du chemin de fer Berne-Worb non seulement a dû procéder à la consolidation du corps de la voie, mais elle eut en outre à supporter les frais du pavage entre les rails ainsi que sur une largeur de 50 cm. des deux côtés de la voie.

En renonçant à faire valoir ses droits, et ne réclamant pas l'observation des conditions de la concession quant au chemin de fer de la rive droite du lac de Thoune, le canton de Berne aurait certainement à déplorer des effets défavorables pour l'avenir et il n'est pas exclu qu'il en surgirait aussi d'un ordre rétroactif. Au point de vue formel, nous faisons remarquer qu'au cas où la compagnie refuserait de procéder à la transformation réclamée, le canton devrait avoir recours à la procédure fixée en l'art. 28 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 23 décembre 1872 en proposant le retrait de la concession. C'est à l'Assemblée fédérale qu'il appartiendrait alors de prononcer en dernier ressort.

Ainsi que nous l'avons déjà relevé, les créanciers disposent d'un moyen plus rapide pour trancher la question du maintien ou de la suppression de la ligne: c'est la liquidation forcée. La procédure fixée en l'art. 28 de la loi fédérale sur les chemins de fer est compliquée et fort longue. Il est donc compréhensible que l'attitude des créanciers présentera un intérêt particulier pour l'Etat le jour où la compagnie refusera de procéder à la consolidation de la voie ou dès que sera constatée l'impossibilité pour cette dernière de remplir cette obligation, faute de moyens financiers. Il est donc possible de sauvegarder plus rapidement les propres intérêts du propriétaire de la route, qui sont d'ailleurs identiques avec les intérêts principaux de la plupart des communes riveraines, en recherchant une entente avec les créanciers. Le canton agit dans l'intérêt général lorsqu'il cherche, en premier lieu avec l'aide des créanciers, à obtenir la suppression du corps de la voie qui est défectueux. Cet intérêt se trouve garanti aussi quant à la circulation, puisque le chemin de fer peut être remplacé dans une mesure suffisante par d'autres moyens de transport (autobus et bateaux).

VII. Le chemin de fer en tant qu'obstacle à l'assainissement.

A. L'attitude actuelle de la Compagnie.

Les exigences de l'Etat en ce qui concerne la consolidation de la voie ont été communiquées à la compagnie, d'une façon détaillée, en date du 27 avril

1931. En même temps cette dernière fut invitée à présenter le plus tôt possible un projet de transformation accompagné d'un devis et d'une justification financière.

La compagnie répondit le 5 novembre de la même année. Se fondant sur un préavis de M. Remy, directeur des Chemins de fer gruyériens, elle demandait au canton de se contenter d'une consolidation moins complète, qui ne reviendrait qu'à 600,000 fr., et de faire exécuter aux frais de l'Etat certains travaux d'élargissement de la chaussée qu'on réclamait d'elle. Le 29 février 1932 il fut répondu à la compagnie que l'Etat maintenait ses exigences quant à la consolidation de la voie, qu'il écartait le compromis proposé par M. Remy, mais que, par ailleurs, il était disposé à faire exécuter à ses frais la transformation exigée de 4 courbes.

Rien de positif n'intervint plus en faveur de la consolidation jusqu'au moment où la compagnie proposa le compromis dont il a été question dans l'introduction du présent rapport, c'est-à-dire: transformation partielle de la voie jusqu'à Beatenbucht et, de là, remplacement du chemin de fer par un service d'autobus, ceci à titre d'essai. Le Conseil-écécutif écarta cette proposition comme insuffisante par la lettre du 4 août 1933 reproduite in extenso dans le préambule du présent rapport.

B. La situation financière de la Compagnie est insuffisante en considération des exigences de la justification financière pour la transformation de la voie.

Il s'agit ici de démontrer que la situation financière actuelle est telle qu'il est impossible à l'entreprise de se procurer sur le marché de l'argent, les fonds nécessaires en vue d'une consolidation suffisante de la voie, même si cette consolidation pouvait être limitée au tronçon Thoune-Beatenbucht. Cette impossibilité découle du surendettement de l'entreprise et du faible rendement de l'exploitation de cette ligne. Nous démontrerons aussi, en examinant le dernier bilan de cette compagnie, que celle-ci ne dispose pas de fonds liquides pour pouvoir faciliter le nouveau financement. Le dernier bilan date du 31 décembre 1932. Il présente donc une situation plus favorable que celle qui existe effectivement aujourd'hui, car dans le courant de l'année 1933 la situation a beaucoup empiré malgré le bel été qui a apporté à la navigation, par exemple, une énorme amélioration des résultats d'exploitation.

Bilan au 31 décembre 1932.

	Actif.	Fr.	Cts.
1° Actions non encore émises:			
Actions privilégiées de 1 ^{er} rang .		5,000.	—
2° Compte de construction		4,104,463.	75
3° Constructions non terminées:			
Consolidation de l'infrastructure et remplacement des rails dans la commune de Steffisbourg . . .		96,193.	55
A reporsen		4,205,657.	30

	Report	4,205,657. 30	
4° <i>Affectations pour affaires secondaires:</i>			
Maison d'habitation et station «Aareck» à Interlaken . . .	Fr. Cts.	Fr. Cts.	
	108,409. 10		
Affectations pendant l'exercice	— . —	108,409. 10	
5° <i>Affectations à amortir:</i>			
Dépenses pour la transformation de la voi (non couvertes par le compte de construction et le fonds de renouvellement) . . .		50,819. 40	
6° <i>Valeurs de créances:</i>			
a) Avoir en caisse, en banque et s. compte de chèques postaux	9,623.66		
b) Papiers valeurs:			
400 obligations de l'entreprise même, val. nom. fr. 500	110,000.—		
c) 1 action de la « Sesa »	1,000.—		
d) Divers débiteurs	182.60	120,806. 26	
7° <i>Réserve de matériel et de pièces de rechange</i>		62,981. 75	
8° <i>Solde passif du compte de profits et pertes</i>		28,003. 41	
	Total	4,576,677. 22	

Passif.

1° <i>Capital de l'entreprise:</i>			
a) 1600 actions privilégiées, 1 ^{er} rang, à fr. 250	400,000.—		
b) 2000 actions privilégiées, 2 ^e rang, à fr. 500	1,000,000.—		
c) 1200 actions ordinaires à fr. 250	300,000.—	1,700,000. —	
2° <i>Emprunts fermes:</i>			
1 ^{re} hypothèque 5 1/2 % 3200 obligations à fr. 500 du 20 décembre 1912 . . .	1,600,000.—		
1 ^{re} hypothèque à 5 1/2 % sur le bâtiment « Aareck » à Interlaken	100,000.—	1,700,000. —	
3° <i>Dettes flottantes:</i>			
a) Coupons échus . . .	167,113.55		
b) Dettes de banques . . .	34,892.30		
c) Créanciers divers . . .	378,768.57	580,774. 42	
4° <i>Fonds spécial:</i>			
Fonds de renouvellement	595,902. 80		
	Total	4,576,677. 22	

Nous constatons en premier lieu que nous nous trouvons en présence d'un bilan passif (même au point de vue du solde comptable), qui ascende à 78,822 fr. 81 (solde passif de 28,003 fr. 41 + «Affectations à amortir» 50,819 fr. 40). Il faut en outre constater que ce bilan ne présente aucune liquidité. Parmi les «valeurs et créances» on ne rencontre pour ainsi dire aucune disponibilité; les 400 obligations de l'entreprise qui sont mises en compte pour 110,000 fr. sont données en gage et elles constituent, dans ce sens, la seule couverture à opposer aux dettes flottantes dont le total dépasse 580,000 fr. L'estimation de ces 400 obligations correspond à un cours de 55 %, ce qui est excessif. La propriété «Aareck» ne constitue pas une part du gage du chemin de fer, mais elle représente une affaire secondaire totalement grevée, qui ne saurait contribuer à l'amélioration des autres postes. Nous n'en tiendrons donc pas compte dans la suite de notre examen. Comme couverture des dettes flottantes (581,000 fr.) du capital-obligations (1,600,000 fr.) et du capital-actions (1,700,000 francs) soit d'un capital total de 3,881,000 fr., il n'existe pour ainsi dire que les installations de la ligne. Celle-ci est estimée dans le compte de construction sur la base de la statistique de son coût pour 4,104,463 fr. 75. La somme dont ce dernier montant dépasse le capital-actions et obligations, a été couverte par des prélèvements sur les résultats d'exploitation ou en contractant des dettes flottantes. Ce compte de construction doit cependant subir une correction quant à sa valeur, par suite du besoin de renouvellement. La comptabilité des compagnies de chemin de fer ne connaît pas l'adaptation directe de la valeur des installations au moyen de l'amortissement; c'est par le système du fonds de renouvellement que l'on tient compte de l'usure et de la moins-value, système qui n'a d'ailleurs égard qu'à la moins-value des parties principales de l'installation. Le bilan de la Compagnie du S.T.I. est grevé au passif de son bilan par un fonds de renouvellement obligataire de 595,902 Fr. 80. Il ressort cependant du bilan même que cette somme n'existe effectivement pas. Ce fait constitue malheureusement un motif latent de dépréciation du capital, qui se manifesterait même au cas où les résultats de l'exploitation permettraient le service des intérêts et du dividende. Si cette dépréciation joue aujourd'hui un rôle encore plus marqué, c'est parce que la diminution du trafic a entraîné une diminution des recettes d'exploitation qui a même ravi au capital-obligations sa valeur de rendement. Comme gage, les installations ferroviaires ne présentent une garantie appréciable que pour autant qu'il existe une valeur de rendement. La valeur de liquidation, soit de démolition, ne joue qu'un rôle très minime en tant que facteur de garantie.

On conçoit facilement que les chiffres que nous venons d'examiner ont rendu nulle la capacité de crédit du S.T.I.

Pour examiner — théoriquement seulement — la question d'une nouvelle capacité de crédit, en admettant par exemple que tous les porteurs d'obligations et tous les autres créanciers aient renoncé à leurs droits, il faudra prendre comme bases et cet examen celles qui découlent for-

cément de l'exploitation. Voici comment se présenterait la situation :

Pour l'exercice 1932 il a été réalisé un excédent de recettes d'exploitation net de 80,000 fr. en chiffres ronds. Quant à l'année 1933, le résultat des 3 premiers trimestres accuse une aggravation de 23,000 fr. En admettant qu'elle ne s'accroîtra plus au cours du reste de l'exercice, nous aurons alors — sans tenir compte des dépenses de renouvellement — un excédent de recettes net de 57,000 fr.

Vis-à-vis de cet excédent nous avons les charges minimales obligatoires du compte de profits et pertes suivantes :

Frais généraux de finance	fr. 1,500
Versement au fonds de renouvellement »	38,300
en chiffres ronds	<u>fr. 40,000</u>
soit donc un excédent de	<u>fr. 17,000</u>

On voit donc que même en ne tenant compte que d'un versement minimum au fonds de renouvellement des installations qui aujourd'hui ne sont pas encore consolidées, l'exploitation, libérée de toutes dettes, ne réaliserait qu'un excédent de recettes si minime que contracter un emprunt de 400,000 fr. serait mettre immédiatement en péril le maintien de l'exploitation par les propres moyens de l'entreprise ainsi que la valeur intrinsèque du capital. Cet exposé, démontre que la valeur intrinsèque du capital-obligations actuel — sans tenir compte de l'effet des demandes de consolidation exprimées pour l'Etat — a disparu et de ce fait découle aussi, en première ligne, le jugement des créanciers.

VIII. Les possibilités d'une aide financière de l'Etat.

Les finances de l'Etat seront fortement mises à contribution par la transformation de la route, qui exigera une dépense de 2 millions de francs en chiffres ronds. La durée des travaux sera probablement de cinq ans.

Puisqu'il faut aujourd'hui admettre qu'il est impossible à la compagnie de trouver, soit par elle-même, soit avec le concours des communes de la rive droite du lac, les fonds nécessaires à la consolidation de la voie, la question se pose de savoir si l'Etat devra intervenir.

Nous devons, pour des motifs matériels d'abord, répondre négativement à cette question. Le besoin de capital est tel que l'Etat ne saurait y faire face à côté des autres charges résultant de la correction de la route, même en admettant une participation financière de la Confédération. Il faut en outre tenir compte des difficultés d'ordre formel. Nous relevons d'abord que déroger aux droits et conditions résultant d'une concession cantonale pour l'usage de la route, serait, pour le canton, créer un précédent qui pourrait avoir des suites préjudiciables pour sa situation envers les autres compagnies ferroviaires dont la voie emprunte la route cantonale. Il convient ensuite de constater que l'Etat n'a aucune obligation légale quant au financement de la consolidation. Les actes législatifs concernant les subventions du canton ne créent pas, eux non plus, de pareilles obligations. Le S.T.I. n'est pas un « che-

min de fer subventionné ». L'aide de l'Etat accordée en 1916 (prise d'actions de priorité pour un montant de 160,000 fr.) n'a pas donné le caractère de chemin de fer subventionné à cette entreprise. Le S.T.I. — bien que figurant, au moins en partie, parmi les chemins de fer bénéficiant de la participation de l'Etat pour leur construction inscrits dans la loi du 7 juillet 1912 — a renoncé après coup, comme on le sait, à ladite participation; il s'est de se fait soustrait à l'obligation de présenter au canton une justification financière ainsi qu'à tout autre genre de contrôle. En ce qui concerne la participation de l'Etat au financement complémentaire de 1916, le Conseil-exécutif releva expressément à cette époque qu'il s'agissait d'un cas spécial, dépendant d'autres considérations que celles qui auraient motivé une participation ordinaire et que cette intervention financière « exceptionnelle » dictée par l'intérêt général était, de par sa nature et son importance, différente des subventions accordées ordinairement. Le fait que cette participation extraordinaire a été subordonnée à des conditions qui figuraient aussi dans la loi sur la participation en vigueur à l'époque n'a pas besoin d'être commenté plus en détail ici et il ne change rien au principe, c'est-à-dire au caractère spécial de cette participation. On ne saurait donc en faire dériver une nouvelle obligation pour l'Etat de participer à une action de secours.

IX. L'attitude des créanciers et du Tribunal fédéral.

La Compagnie de chemin de fer ayant été en retard de plus d'une année pour le paiement des intérêts, plusieurs obligataires adressèrent une demande de liquidation au Tribunal fédéral. Conformément à l'art. 17 de la loi du 25 septembre 1917 sur le nantissement et la liquidation forcée, le Tribunal fédéral dut donner suite à cette demande.

Dans une première assemblée des obligataires du 23 octobre 1933, il fit désigner les mandataires des obligataires, qui furent munis de pleins pouvoirs. Il accorda, en outre, à la Compagnie de chemin de fer débitrice, un dernier délai de paiement jusqu'au 31 décembre 1933. Il appartient maintenant aux mandataires désignés d'élaborer, dans les deux mois, des propositions qui seront soumises à une deuxième assemblée des obligataires, laquelle devra prendre parti. Ces propositions peuvent porter, soit sur l'approbation des propositions d'assainissement présentées par la Compagnie de chemin de fer (délai pour le paiement du capital, exemption du paiement des intérêts, paiement d'un intérêt variable à l'avenir, etc.), soit sur l'adoption d'un contrat (arrangement) avec l'Etat de Berne et l'association des communes intéressées de la rive droite du lac de Thoune.

Vu la situation financière — très mauvaise du point de vue des créanciers — dans laquelle se trouve la Compagnie de chemin de fer, les mandataires des obligataires ont naturellement montré un vif intérêt pour les offres d'arrangement qui ont été faites. Au cours de pourparlers, il a été établi un projet de convention (voir la première partie du projet d'arrêté ci-joint), au sujet duquel le Grand Conseil devra prendre une décision de principe.

Ce projet d'arrangement donne encore lieu aux observations suivantes:

Rentenons, d'abord, que le juge d'instruction désigné par le Tribunal fédéral et qui examina également les propositions d'assainissement de la Compagnie de chemin de fer, mais garda une attitude absolument neutre en s'abstenant de toute appréciation quelconque relativement aux solutions qui s'offrent aux obligataires, déclara que l'arrangement envisagé était formellement un instrument utile pour le cas où il serait accepté par l'assemblée des obligataires.

Nous tenons, en outre, à faire remarquer que l'Etat ne payera le montant résultant de l'intérêt capitalisé des propriétaires de la route, montant qui doit être définitivement fixé à 300,000 fr., que si la ligne Thoune-Interlaken et, cas échéant aussi, celle de Steffisbourg à Thoune, lui sont obligatoirement cédées. L'Etat aura ainsi toute liberté pour la transformation de la route. Pour le cas où les obligataires repousseraient l'offre d'arrangement et obligeraient, ce faisant, l'Etat à faire valoir son droit de propriétaire de la route auprès des autorités fédérales, conformément à l'art. 28 de la loi fédérale sur les chemins de fer, l'offre de médiation de l'Etat serait alors purement et simplement considérée comme nulle et non avenue.

De plus amples explications, notamment au sujet du remplacement de l'entreprise actuelle, se trouvent dans le chapitre suivant.

Enfin, il convient de souligner que l'arrangement concernant le maintien de l'exploitation du chemin de fer Steffisbourg-Thoune/gare laisse la voie ouverte à une entente avec les communes de Thoune et Steffisbourg. Les représentants de ces deux communes se sont déclarés d'accord, le 30 octobre 1933 déjà, d'examiner les propositions positives qui leur ont été soumises par les mandataires des créanciers. A en juger d'après les communiqués de la presse, il faut admettre que le président de la ville de Thoune n'a pas, lors de la séance du 3 novembre 1933, donné connaissance au Conseil de ville de cette offre des créanciers.

X. La solution envisagée en cas de liquidation du chemin de fer.

A. Au point de vue du service.

Il est clair qu'en cas de liquidation du chemin de fer, il faudrait passer sans interruption du service à l'exploitation par autobus. Quoique les autobus ne puissent être livrés que dans un délai de quatre mois, il est possible, en prenant toutes mesures utiles lors de la liquidation, d'assurer un service régulier et ininterrompu. Le chemin de fer doit avant tout être remplacé par l'autobus; il en résulte aussi pour le service par bateaux certaines nécessités d'ajustement aux conditions nouvelles.

1° Service d'autobus.

Il convient de mentionner ce qui suit au sujet du service d'autobus envisagé par l'association des communes intéressées de la rive droite du lac de Thoune:

a) Concession.

L'association des communes intéressées a adressé à l'administration fédérale des postes, par précaution, c'est-à-dire pour le cas où la concession de la Compagnie de chemin de fer viendrait à s'éteindre, une nouvelle demande de concession. Il n'est pas douteux que cette demande sera agréée en cas de liquidation du chemin de fer.

b) Remarques techniques.

L'introduction du service d'autobus Steffisbourg-Thoune-Interlaken envisagée par l'association des communes intéressées repose sur un projet de l'ingénieur Schwegler, directeurs des tramways et du service d'autobus de la ville de Lucerne. L'auteur du projet est un homme d'expérience; il est aussi versé dans l'exploitation des tramways que dans le service des autobus.

Il a été prévu tout d'abord l'achat de 10 autobus, puis, suivant l'entente qui interviendra avec l'Etat de Berne, de 6 remorques ou d'un nombre correspondant d'autobus et de 2 remorques pour bagages. L'horaire théorique prévoit 377,000 km-autobus et 141,000 km-remorque des courses régulières. Il convient, au début, en déterminant le nombre des véhicules nécessaires et en dressant l'horaire, de tenir compte de la diminution du trafic. Pour les jours de grand trafic, il est parfaitement possible de renforcer le parc en louant des véhicules. A ce point de vue là, précisément, la mobilité des véhicules non liés au rail présente un grand avantage.

c) Remarques financières.

Le capital nécessaire monte à 1,1 million de francs. Ces fonds peuvent être réunis de plusieurs manières, entre autres aussi par le moyen des banques. Nous nous bornons, cependant, à relever ici une variante qui est liée à l'exploitation d'une façon particulièrement étroite et dont les postes principaux font l'objet d'engagements écrits. Cette variante prévoit:

	Fr.	Fr.
1° Capital-actions:		
a) S. A. Ad. Saurer, Arbon	100,000	
(selon engagement p. écrit)		
b) communes	270,000	
c) banques	80,000	
d) particuliers	50,000	500,000
2. Capital-obligations:		
a) S. A. Ad. Saurer, Arbon	400,000	
(selon engagement p. écrit)		
b) maison Frutiger fils, Oberhofen	100,000	500,000
(selon engagement p. écrit)		
3. Hypothèque sur la garage		100,000
		Total 1,100,000

Pour le service d'autobus Steffisbourg-Thoune-Interlaken, l'expert M. Schwegler prévoit également le maintien des taxes de chemin de fer. On reproche souvent à l'autobus de ne pouvoir exister en appliquant les taxes de chemin de fer. Ce n'est cependant pas toujours le cas. Le reproche est fondé si l'on prend pour bases les taxes normales des C.F.F., mais il ne l'est plus si l'on se fonde sur celles de la S.T.I. Cette dernière compagnie perçoit pour le trafic-voyageurs environ

le double des taxes des C.F.F., et il est possible aussi, à l'autobus, de subsister avec des taxes de 100 % plus élevées. L'expert constate, au demeurant, que les taxes actuelles des chemins de fer vicinaux dépassent de plus de 25 % celles du service des autobus à grande distance de Lucerne.

Le compte d'exploitation prévoit :

Recettes d'exploitation	Fr. 385,000
Dépenses d'exploitation	» 195,000
Excédant des recettes	Fr. 190,000

A cet excédant de Fr. 190,000
il faut opposer les postes débiteurs suivants du compte de profits et pertes :

a) Versement au fonds de renouvellement et divers	Fr. 102,000
b) Service des intérêts du capital-obligations et de l'hypothèque grevant le garage 600,000 fr. à 5 %	30,000
c) Dividende au capital-actions : 500,000 fr. à 5 %	25,000
	» 157,000

Reste pour amortissements supplémentaire, et améliorations diverses . Fr. 33,000

De l'avis de l'expert, le service d'autobus est ainsi viable. Les calculs ont été faits sur la base d'une dépense totale de 1 fr. par km.-voiture. On peut certainement, en toute bonne foi, discuter théoriquement le taux appliqué en l'occurrence. Mais comme dans tous les cas analogues, c'est la réalisation et l'habileté déployée à cette occasion qui montreront définitivement ce qu'il en est. Les avis de l'expert méritent notre confiance. Il est désirable, voire nécessaire, pour différentes raisons, de laisser aux communes le soin d'introduire le service d'autobus. Mais nous sommes persuadés que l'administration fédérale des postes, elle aussi, serait en tout temps disposée à organiser un service d'autobus.

2° Service des bateaux.

Nous renvoyons à ce qui a déjà été dit à ce sujet et nous bornerons à résumer brièvement.

Le nombre des communications avec les bateaux sera augmenté, en été surtout, en intercalant des courses locales.

La question de la construction de débarcadères à Hünibach et Längenschachen est déjà à l'étude.

XI. Le personnel actuel du chemin de fer.

La question du trafic de la rive droite du lac de Thoune a trop souvent été envisagée du seul point de vue de l'intérêt particulier du personnel actuellement occupé par la Compagnie de chemin de fer. En se plaçant sous cet angle, ce qui est d'ailleurs humainement compréhensible, et les difficultés financières actuelles aidant, on sera naturellement porté à demander le maintien du « statu quo », c'est-à-dire à renoncer à une reconstruction de la route. Cette reconstruction revêt cependant une importance économique telle pour les communes riveraines et leurs milliers d'habitants qu'il est impossible de l'envisager exclu-

sivement du point de vue de l'intérêt des fonctionnaires du chemin de fer. Une attitude loyale à leur égard est cependant indiquée, quoique les fonds disponibles imposent ici une limite. Remarquons d'abord qu'il existe pour ce personnel une institution de prévoyance sous la forme d'une caisse de retraite. La fortune de cette dernière montait à fin décembre 1932, pour 44 fonctionnaires, à la somme considérable de 263,500 fr. L'association des communes intéressées de la rive droite du lac du Thoune a décidé, en outre, de mettre une somme de 30,000 fr. à la disposition des fonctionnaires domiciliés dans l'une de ces communes et qui ne pourraient plus être occupés par la nouvelle entreprise. Cette association s'efforcera également, selon la solution qui interviendra pour le trajet Steffisbourg-Thoune, de réunir, d'entente avec les deux communes intéressées de cette ligne, d'autres fonds pour les fonctionnaires qui devraient être licenciés. Au demeurant, les fonds déjà disponibles ne sont pas insignifiants et tous les riverains n'ont certainement pas leur existence assurée dans une telle mesure.

On s'efforcera d'ailleurs, tant pour le service d'autobus que pour l'exploitation éventuelle du reste de la ligne Steffisbourg-Thoune, d'engager dans la mesure du possible du personnel de la Compagnie de chemin de fer dissoute. La maison Saurer a obligeamment offert de prêter son concours pour l'initiation du personnel.

XII. Résumé et propositions.

Les constatations de notre rapport peuvent se résumer de la façon suivante :

Les conditions de la route de la rive droite du lac de Thoune ne sont nullement satisfaisantes ; elles sont préjudiciables aux intérêts économiques de la population riveraine et doivent être attribuées pour une large part à l'état de la ligne de chemin de fer. L'Etat doit, en principe, prêter son concours pour la reconstruction de la route. Mais cette reconstruction n'est possible que si le chemin de fer déplace les rails, sur tout le parcours, du côté de la montagne et s'il en augmente la stabilité au moyen d'une assise solide. L'Etat de Berne a le droit, en vertu de la concession cantonale pour l'utilisation de la route, de demander à la Compagnie du chemin de fer la transformation de la voie ferrée. La compagnie ne pouvant pas, ni de son propre chef ni avec l'aide des communes, réunir maintenant ou dans un avenir prochain les fonds nécessaires pour cette transformation, et l'Etat n'étant pas à même, à côté des frais résultant pour lui de la reconstruction de la route, de prendre encore à sa charge une partie des frais de déplacement et de consolidation de la voie ferrée, le chemin de fer constitue donc un obstacle au rétablissement de conditions normales de communication et de trafic. Pour des raisons financières, techniques et autres, la transformation d'une partie seulement du trajet (Thoune-Beatenbucht) n'entre pas en ligne de compte. La majorité des communes intéressées attachant à la reconstruction de la route une importance primordiale, l'Etat se voit obligé, vu la situation dont il est fait état plus haut, de se prévaloir de ses droits à l'endroit de

la Compagnie du chemin de fer. Mais l'existence du chemin de fer est d'ores et déjà compromise du fait de la procédure de liquidation engagée par les obligataires de la compagnie. Dans le cadre de cette procédure, la possibilité s'offrira éventuellement à l'Etat d'acheter aux obligataires, pour le prix de 300,000 fr., la voie ferrée pour laquelle il n'existera plus de concession. Cette somme représente, sous la forme capitalisée, l'intérêt qu'a l'Etat à une route sans voie ferrée. Cette solution permettrait d'entreprendre la reconstruction de la route; il est dès lors nécessaire que l'Etat mette à profit cette possibilité d'entente. Le projet de convention qui a été élaboré permettra aussi, par la suite, d'arriver à une entente avec les communes de Thoune et Steffisbourg relativement au maintien de l'exploitation du chemin de fer Steffisbourg-Thoune.

Une participation financière de l'Etat de Berne à l'entreprise de transport par autobus n'entre pas en ligne de compte et l'association des communes intéressées ne le demande d'ailleurs pas. Pour le remplacement du chemin de fer par l'autobus, il existe un projet acceptable émanant de l'association des communes intéressées de la rive droite

du lac de Thoune. A part cela, on envisage, en cas de liquidation du chemin de fer, l'amélioration du service des bateaux.

Le Tribunal fédéral ayant accordé un délai arrivant définitivement à expiration le 31 décembre 1933, il est indispensable que le Grand Conseil se prononce encore au cours de la session de novembre. Pour les obligataires, auxquels le chemin de fer appartient effectivement, il n'est pas douteux que l'arrangement proposé constitue matériellement la meilleure solution. La capital-actions est depuis longtemps définitivement perdue. L'arrangement donne également satisfaction au propriétaire de la route, ainsi qu'aux communes riveraines intéressées à la reconstruction de la route; il règle du même coup à peu près définitivement la question du nouveau moyen de transports. En donnant son approbation de principe au projet de convention, le Grand Conseil apporterait de la clarté dans tout le problème, tout en fournissant une base précieuse pour poursuivre l'examen de cette affaire.

L'exposé qui précède nous engage à recommander à notre approbation le projet d'arrêté suivant:

Projet d'arrêté:

Conditions routières et de communications de la rive droite du lac de Thoune.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Vu un rapport de la Direction des chemins de fer;
Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète:

- I. Le Conseil-exécutif est autorisé, en vue de la liquidation de la Compagnie du chemin de fer électrique de la rive droite du Lac de Thoune, Steffisbourg-Thoune-Interlaken, et l'introduction d'un service d'omnibus automobiles, à passer avec les obligataires (communauté de créanciers) de cette entreprise, d'une part, et l'Association d'intérêts des communes de la rive droite du lac de Thoune, d'autre part, une convention de la teneur suivante:

Convention

entre

- 1° le canton de Berne, représenté par son Conseil-exécutif,
- 2° la communauté de créanciers des obligataires du Chemin de fer électrique de la rive droite du lac de Thoune, Steffisbourg-Thoune-Interlaken, agissant par ses mandataires réguliers, MM. Hügli, député et secrétaire communal à Horw, et Hübscher,

directeur de banque à Berne, désignée ci-après par « les obligataires »,

- 3° l'Association d'intérêts pour la transformation des moyens de communications sur la rive droite du lac de Thoune, agissant au nom des communes de Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Unterseen et Interlaken, ainsi que de la Coompagnie d'autobus à fonder pour le parcours Thoune-Interlaken, désignée ci-après par « l'Association d'intérêts ».

Afin de faciliter la liquidation de la Compagnie du Chemin de fer électrique de la rive droite du lac de Thoune, Steffisbourg-Thoune-Interlaken, entreprise désignée ci-après par « le S. T. I. », et de remplacer ledit chemin de fer par un service d'autobus, les parties conviennent de ce qui suit :

I. Devoirs des obligataires.

1° Dans la procédure de liquidation forcée, les obligataires, soit leurs représentants, s'efforceront de faire en sorte que la mise à prix du S. T. I. (art. 28 de la loi fédérale du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer ou de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises) soit suffisamment élevée pour assurer aux obligataires un même résultat que sur la base de la présente convention.

Les obligataires s'emploieront en outre à faire refuser par le Tribunal fédéral toute offre, faite sur la base de la concession, inférieure à la mise à prix (art. 33 et 34 de la loi précitée).

2° Les obligataires s'engagent d'autre part à désigner un agent fiduciaire, et à lui donner mandat d'acquérir en leur nom aux enchères les installations ferroviaires, avec les accessoires, en tant qu'ils sont grevés d'un gage à leur profit, mais sans reprise de l'obligation d'exploiter.

Cet agent fiduciaire assume également envers les autres parties contractantes toute garantie quant à l'accomplissement des devoirs conventionnels des obligataires.

3° Les obligataires transféreront à l'Etat de Berne l'ensemble des voies ferrées du S. T. I. (infrastructure et superstructure) acquises par leur fiduciaire.

Cet engagement deviendra caduc, relativement au tronçon gare de Thoune-Steffisbourg, au cas où les obligataires, soit leur agent fiduciaire, parviendraient dans le délai d'une année, courant de la reprise des installations, à vendre ledit tronçon aux communes de Thoune et Steffisbourg, ou à un autre acquéreur, en vue de l'exploitation d'un tramway entre Thoune et Steffisbourg.

Obligation expresse sera imposée à l'acquéreur du tronçon susmentionné de ne susciter

aucune difficultés à l'introduction d'un service d'autobus sur le parcours Gare de Thoune-Interlaken.

4° Les obligataires, soit leur agent fiduciaire, se chargent de la démolition de toute les conduites aériennes du S.T.I. Si toutefois le tramway était maintenu entre Thoune et Steffisbourg, ce tronçon n'entrerait plus en ligne de compte.

5° Les engagements qui précèdent sont subordonnés à la condition que la majorité des obligataires écarte dans l'assemblée générale les propositions de consolidation financière présentées par la compagnie.

II. Obligations de l'Association d'intérêts.

1° L'Association d'intérêts s'engage envers l'Etat de Berne à fonder une compagnie d'autobus et — sous réserve d'octroi de la concession — à introduire sur le parcours Steffisbourg-Gare de Thoune-Interlaken, éventuellement Gare de Thoune-Interlaken seulement, un service régulier d'autobus, selon les modalités soumises à la Direction cantonale des chemins de fer sur la base du projet Schwegler.

2° Pour le service d'automobiles, on engagera autant que possible du personnel du S.T.I.

3° L'Association d'intérêts s'engage envers les obligataires, soit leur agent fiduciaire, à acquérir pour le prix de 150,000 fr., à l'intention de la compagnie d'autobus à fonder, toutes les installations ferroviaires du S.T.I., avec accessoires et matériel d'exploitation, pour autant qu'elles sont grevées de gage au profit des obligataires, mais à l'exception du corps de la conduite aérienne et du matériel roulant. Cet engagement s'étend en particulier au dépôt de Thoune (parcelles 944 II et 1261 I), au bâtiment de la station près de la gare de Thoune, édifié sur terrain du B.L.S. suivant acte constitutif de droit de superficie, au bâtiment de la station de Hünibach (parc. 167 I) d'une contenance de 735 m², à la place de croisement du Rieder (parc. 234), d'une contenance de 242 m², à la station de transformateur d'Oberhofen (parc. 232 a, b, c) d'une contenance de 1300 m², au bâtiment de la station de Gunten (parc. 955) d'une contenance de 834 m², à la place de croisement de Sundlauenen, d'une contenance de 1679 m², ainsi qu'aux terrains du S.T.I. de l'Eichzaun et des Wiedimatten, d'une contenance de 479 m².

Ledit engagement deviendra caduc au cas où les obligataires, soit leur agent fiduciaire, n'en requerraient pas l'accomplissement dans un délai de 6 mois, courant de l'acquisition des installations du S.T.I. par les obligataires.

Si le tramway continue d'être exploité sur le tronçon Thoune-Steffisbourg, les obligataires, soit leur agent fiduciaire, seront tenus d'imposer à l'acquéreur la reprise du dépôt de Thoune, avec les installations mécaniques, au prix minimum de 100,000 fr.

Pour garantir l'accomplissement des engagements spécifiés ci-haut, l'Association d'intérêts fournira le cautionnement solidaire d'un établissement financier reconnu à raison de 150,000 francs, et cela avant l'assemblée des actionnaires appelée à prendre une décision.

4° L'Association d'intérêts examinera, de concert avec toutes les communes en cause, s'il est possible de verser une indemnité spéciale, en plus des prestations de la Caisse de retraite, au personnel du S. T. I. qui ne continuerait pas d'être occupé dans le futur service d'autobus ou dans l'exploitation du tramway Thoune-Steffisbourg.

5° Il sera accordé au canton de Berne dans le conseil d'administration de la compagnie d'autobus à fonder, 2 sièges à titre de droit statutaire irrévocable, et cela sans participation financière de l'Etat à ladite entreprise.

6° Le contrôle de l'accomplissement de toutes les obligations assumées par l'Association d'intérêts sera exercé par le canton de Berne.

III. Obligations de l'Etat de Berne.

1° L'Etat de Berne surveille l'accomplissement des engagements assumés par l'Association d'intérêts, soit la Compagnie d'autobus.

2° L'Etat de Berne verse par l'intermédiaire de sa Direction des travaux publics à la Banque populaire suisse à Berne, à l'intention des obligataires, soit de leur agent fiduciaire, une somme de 300,000 fr., en conformité de modalités à fixer par le Tribunal fédéral.

Cette somme échoira deux mois après la cession en due forme du tronçon de ligne Thoune-Interlaken à l'Etat de Berne.

3° L'Etat de Berne s'engage envers les obligataires, soit leur agent fiduciaire, et la Compagnie du tramway Thoune-Steffisbourg qui se constituerait, à accorder également à la nouvelle concessionnaire l'usage de la route cantonale aux mêmes conditions que jusqu'ici, sous réserves de petites modifications de la concession n'affectant pas les bases des conditions juridiques actuelles.

IV. Clauses générales.

1° La présente convention est passée sous réserve d'approbation par l'assemblée des créanciers.

2° Elle deviendra entièrement caduque, au cas où une proposition d'assainissement serait adoptée et où le S. T. I. serait reconstitué.

3° Tous litiges découlant de la présente convention seront tranchés en dernier ressort par un tribunal arbitral de trois membres, à désigner par le président du Tribunal fédéral, sur requête d'une des parties, au cas où ces dernières ne s'entendaient pas quant à la désignation des arbitres.»

- II. Pouvoir est conféré au Conseil-exécutif de représenter valablement l'Etat de Berne dans les opérations ultérieures concernant la liquidation du S. T. I. et le service de communications appelé à le remplacer, et, à cette occasion, d'acquiescer aux petites modifications de la convention ci-dessus qui seraient nécessaires.

Rapport sera présenté ultérieurement au Grand Conseil sur la marche de l'affaire.

- III. Le Conseil-exécutif est autorisé au besoin et au moment qui lui paraîtra opportun, à faire valoir et poursuivre au nom de l'Etat de Berne devant la Confédération, conformément à la procédure prévue en l'art. 28 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 23 décembre 1872, les exigences découlant de la concession relativement à la consolidation de la voie ferrée du S. T. I.
- IV. La perte de capital-actions, d'au maximum 160,000 fr., à subir par l'Etat de Berne en cas de liquidation du S. T. I., sera portée au compte du Fonds d'amortissement des chemins de fer.

- V. La somme de 300,000 fr. à verser par l'Etat comme prix de la voie ferrée du S. T. I. est imputable sur le crédit A i 12.

Ledit prix ne pourra être élevé en aucun cas. L'Etat n'assumera non plus aucunes autres prestations au profit de l'entreprise du S. T. I., des obligataires de cette compagnie, ou du futur service d'autobus et de son exploitation.

Berne, le 14 novembre 1933.

Le directeur des travaux publics,
W. Bösiger.

Approuvé et transmis au Grand Conseil.

Berne, le 14 novembre 1933.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
H. Stähli.

Le remplaçant du chancelier,
E. Meyer.

Texte adopté en 1^{re} lecture

le 15 février 1934.

Propositions de la Commission pour la 2^e lecture

du 26 mars 1934.

LOI

sur la pêche.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

*décète:***I. Caractère régalien de la pêche.**

Article premier. Le droit de pêcher dans les eaux bernoises appartient à l'Etat, en tant que des droits de pêche de communes, corporations ou particuliers ne sont pas dûment établis à teneur de la législation applicable jusqu'ici.

Il comporte la conservation, la capture et la mise à profit des poissons, écrevisses et autres animaux aquatiques utilisables.

II. Concession du droit de pêche.

Art. 2. L'Etat exerce son droit de pêche, s'il ne le fait exceptionnellement lui-même, par affermage et en délivrant des permis. Les art. 10 à 13 sont réservés.

Est seul autorisé à prendre du poisson, celui qui en a acquis de l'Etat la faculté, les droits de pêche privés étant réservés.

La pêche à la ligne (canne) dans les lacs de Brienz, Thoune et Bienne, pratiquée du bord, n'est toutefois soumise à aucune taxe.

Art. 3. Le droit de pêcher au filet et à la nasse ne peut être concédé qu'à des personnes âgées de 18 ans révolus. Celui de pêcher à la ligne n'est accordé qu'à des personnes ayant 16 ans révolus. L'art. 9, paragr. 2, est réservé.

... du bord, est toutefois autorisée sans permis.

Les personnes privées judiciairement du droit de pêcher, soit dans le canton, soit hors de celui-ci, ne peuvent pas obtenir de permis pendant la durée de cette privation. Elles ne jouissent pas non plus du droit de pêcher à la ligne au sens de l'art. 2, paragr. 3, ci-dessus. Le permis peut de même

Propositions de la Commission :

être refusé, quand l'intéressé a donné lieu à plaintes pour contravention aux dispositions en matière de protection de la propriété foncière et pour délit champêtre ou forestier.

Art. 4. L'Etat délivre des patentes :

- a) pour la pêche à la ligne sur les lacs et les grands cours d'eau spécifiés à l'art. 8;
- b) pour la pêche au filet et à la nasse dans les lacs de Brienz, Thoune et Bienne.

Art. 5. Les demandes de permis de pêche à la ligne seront présentées à la préfecture du domicile de l'intéressé, laquelle délivre le permis.

En cas de refus du permis, la décision du préfet peut faire l'objet, dans les quatorze jours, d'un recours à la Direction cantonale des forêts. Celle-ci statue souverainement.

Les personnes privées judiciairement du droit de pêcher, soit dans le canton, soit hors de celui-ci, ne peuvent pas obtenir de permis pendant la durée de cette privation. Le permis peut de même être refusé, quand l'intéressé a donné lieu à plaintes pour contravention aux dispositions en matière de protection de la propriété foncière et pour délit champêtre ou forestier.

Art. 6. Les patentes de pêche sont nominatives et incessibles.

Elles énonceront d'une manière précise le titulaire la durée de validité et le genre de pêche.

Art. 7. Pour la pêche à la ligne, il est délivré une patente générale, savoir :

- a) une patente annuelle, valable pour l'année civile;
- b) une patente de vacances, valable pendant mois.

Art. 8. La patente générale autorise à pêcher :

- 1° avec deux cannes,
- 2° avec deux lignes traînantes,
- 3° avec six « torchons »,

dans les lacs de Brienz, Thoune, Bienne et Oeschinen, ainsi que dans les cours d'eau suivants et les bassins d'accumulation qu'ils forment : l'Aar (sans le Häftli), l'Emme, l'Ilfis, la Sarine et la Kander, l'Engstligen, la Kien, la Suld, le Kirrel et le Fildrich, le Narrenbach, le Lombach, l'Urbach, le Reichenbach, les deux Simmen et les deux Lüttschinen, la Zulg, la Gürbe, la Singine, la Schwarzwasser, la Thièle, le Doubs, l'Allaine, la Birse, la Sorne et la Suze.

Le même droit de pêche s'étend également aux grands cours d'eau qui seraient acquis par l'Etat; l'art. 11 de la présente loi demeure réservé.

Art. 9. L'émolument dû est de 10 fr. pour la patente annuelle de pêche à la ligne, et de 5 fr. pour les permis de vacances.

... à la préfecture du domicile, soit du lieu de vacances ou de cure, laquelle...

Supprimer ce paragraphe.

Pour la pêche à la canne selon l'art. 8, sont passibles de l'émolument toutes les personnes âgées de 16 ans révolus. Les personnes de moins de 16 ans doivent prendre une carte de contrôle, moyennant paiement de 1 fr. Réserve est faite des dispositions de l'art. 2 ci-dessus. Ladite carte n'est délivrée qu'avec le consentement du détenteur de la puissance paternelle.

Le Conseil-exécutif a la faculté d'élever les émoluments de patente à l'égard des pêcheurs non établis dans le canton de Berne. Les conventions de réciprocité passées avec des cantons voisins sont réservées.

Les pêcheurs qui n'habitent pas le territoire cantonal doivent y faire élection de domicile. Ce domicile sera certifié sur le permis.

Art. 10. Une ordonnance du Conseil-exécutif réglera la pêche au filet et à la nasse dans les lacs de Brienz, Thoune et Bienne.

L'usage du filet traînant (grand filet) est interdit.

Les filets dits «Klusegarn» ne sont autorisés que pour le lac de Thoune, et il ne pourra pas en être employé plus de trois.

Dans l'intérêt du peuplement en poissons, le Conseil-exécutif pourra autoriser à nouveau l'emploi du grand filet.

Art. 11. Quant aux lacs non mentionnés dans l'art. 10, ainsi qu'aux petits cours d'eau traversant des terres cultivées, la pêche sera affermée. L'affermage, qui comprend la pêche au filet et celle à la ligne, a lieu en règle générale pour 6 ans.

Le sous-affermage de la pêche est interdit.

L'affermage a lieu par mise en soumission publique.

Art. 12. La pêche professionnelle au filet est prohibée dans les cours d'eau spécifiés en l'art. 8, y compris les bassins d'accumulation qu'ils forment.

Dans ces eaux, la pêche au filet est limitée à celle du frai, qui sera affermée selon les besoins à des sociétés de pêcheurs ou à des particuliers qualifiés.

Art. 13. Afin d'assurer une bonne répartition des espèces de poisson, ou de lutter contre des maladies du poisson, ou encore à des fins d'étude, le Conseil-exécutif peut en tout temps ordonner la pêche au filet pour les eaux domaniales. Les fermiers de la pêche seront alors indemnisés. Le produit net de ladite pêche sera affecté à l'aménagement des eaux dont il s'agit.

III. Exercice et relèvement de la pêche.

Art. 14. L'exercice de la pêche est régi par la législation fédérale et cantonale sur la matière.

La compétence que la législation fédérale confère aux cantons d'édicter des dispositions protec-

Propositions de la Commission:

... la puissance paternelle, et autorise le titulaire à pêcher à la ligne sous la responsabilité de ses parents ou de son tuteur.

... y faire élection de domicile, à l'exception des personnes en séjour de vacances ou de cure. Ce domicile ...

qualifiés. ... ou à d'autres particuliers

trices particulières est exercée, dans les limites des dispositions fédérales, par le Conseil-exécutif.

Ce dernier a entre autres la faculté, après avoir entendu la Commission de la pêche, de compléter les dispositions fédérales concernant les diverses espèces de pêche, la taille des poissons pouvant être capturés et les époques où la pêche est permise, de créer des zones de refuge pour les poissons et les écrevisses et, d'une manière générale, d'ordonner toutes les mesures qu'exigent la conservation et la propagation de ces animaux.

Art. 15. Quiconque a le droit de pêcher est autorisé, pour exercer ce droit, à pénétrer dans le lit du cour d'eau et à passer ou stationner sur les rives.

Est réputé rive, le bord naturel de l'eau.

Il est interdit de pénétrer sans le consentement du propriétaire dans les cours et jardins clôturés.

Les contestations au sujet du droit de passer ou stationner seront tranchées par le préfet, qui aura équitablement égard aux intérêts du propriétaire et du pêcheur, et dont la décision est susceptible de recours au Conseil-exécutif.

Ce dernier peut au surplus régler la matière par voie d'ordonnance.

Art. 16. Il est défendu, à moins de permission du propriétaire, de traverser les terres cultivées pour parvenir à la rive. Il est de même interdit, sauf autorisation des personnes compétentes, d'apporter aucun changement aux rives et au lit des cours d'eau, ni aux écluses et barrages, échelles à poissons et autres ouvrages de ce genre. Lorsque par suite de la nature défavorable du terrain le passage sur la rive ne serait possible qu'avec une grande perte de temps, le pêcheur a le droit de pénétrer sur la propriété foncière voisine, moyennant réparation de tous dommages ainsi causés.

Art. 17. Le pêcheur, que son droit de pêche se fonde sur l'affermage, une patente, un titre de propriété, ou la présente loi, a l'obligation d'éviter autant que possible tout dégât pour la propriété foncière et répond du dommage qu'il causerait en y pénétrant.

En cas de dommage causé par un mineur, le représentant légal de celui-ci est responsable.

Quand le passage sur les rives implique à certaines époques de l'année de notables dommages pour les cultures, ou d'autres inconvénients, il est loisible à la Direction des forêts d'interdire ce passage, à titre durable ou pour un temps déterminé, afin de protéger les terrains cultivés; il en est de même à l'égard d'installations industrielles. En cas de contestation, le Conseil-exécutif tranche. L'interdiction ne peut pas être frappée d'opposition.

Les interdictions prononcées en vertu des dispositions ci-dessus seront publiées dans la «Feuille officielle» et dans les feuilles officielles d'avis. L'aff-

Propositions de la Commission:

... dans les terrains clôturés, cours, jardins et vignobles.

Lorsque le propriétaire n'autorise pas le passage sur son fonds, riverain d'un cours d'eau, il est interdit de pêcher, d'une manière générale, du tronçon de rive dont il s'agit.

fichage n'en aura lieu que si elles sont statuées à titre durable.

Art. 18. Les pêcheurs doivent exhiber leur patente, sur réquisition, aux organes de surveillance de la pêche et aux gardes champêtres, lesquels justifieront de leur qualité, ainsi qu'aux propriétaires des biens-fonds riverains.

Art. 19. La pêche de nuit peut être interdite par le Conseil-exécutif, réserve faite du droit de laisser dans l'eau les filets flottants et de fond ainsi que les nasses. Est réputé nuit: du 1^{er} avril au 30 septembre, le temps allant de 24 heures à 4 heures; du 1^{er} octobre au 31 mars, le temps allant de 20 heures à 6 heures.

Art. 20. Le dimanche et les jours fériés reconnus par l'Etat, toute pêche professionnelle est interdite. De cette prohibition, sont toutefois exceptés l'emploi de nasses et la levée nécessaire des filets — mais non la pose — jusqu'à 7 heures du matin au plus tard.

Des autorisations particulières de la Direction des forêts pour la pêche du frai sont réservées.

Art. 21. L'Etat encourage la pisciculture, soit en créant et exploitant des établissements de pisciculture en propre, soit en soutenant les efforts d'utilité publique déployés dans ce domaine par des sociétés de pêcheurs ou des particuliers.

Art. 22. Le frai d'espèces de poissons soumises à une période d'interdiction ne peut être pêché que moyennant une autorisation de la Direction des forêts et dans les limites des prescriptions de la législation fédérale. Le permis contiendra les dispositions nécessaires pour assurer une pêche rationnelle du frai et la production du matériel qu'exige la pisciculture. La Direction des forêts fera exercer un contrôle approprié de ladite pêche.

La Direction des forêts peut au surplus ordonner des mesures spéciales concernant la pêche du frai d'espèces de poissons pour lesquelles il n'existe pas de périodes particulières de prohibition.

Art. 23. Les concessionnaires d'ouvrages industriels et d'usines hydrauliques sont tenus de prendre en tout temps les mesures exigées par les autorités cantonales dans l'intérêt de la pêche.

Il en est de même quant aux établissements, fabriques et communautés qui souillent les eaux par des résidus et autres matières nuisibles.

Le Conseil-exécutif ordonnera le nécessaire après avoir entendu les intéressés. Dans les cas urgents où lesdits concessionnaires, établissements et communautés n'obtempèrent pas aux exigences de l'autorité en dépit d'une sommation réitérée, il a le droit de faire exécuter à leurs frais les mesures requises.

Les améliorations foncières, corrections et canalisations de cours d'eau devront s'exécuter en ayant égard aux besoins de la pêche.

Art. 24. Afin de prévenir des dommages pour le poisson, la Direction des forêts peut interdire la garde de canards et d'oies dans des cours d'eau

Propositions de la Commission:

Il y a ici un amendement sans effet sur le texte français.

... fabriques, installations de communautés et de particuliers, qui souillent ...

déterminés pendant la période de prohibition de la pêche à la truite et les deux mois suivants, ainsi qu'en temps de fraie de l'ombre de rivière.

Art. 25. Le Conseil-exécutif est autorisé en tout temps à faire dresser pour des eaux qui ne sont pas l'objet de droits privés, afin d'obtenir les bases nécessaires au point de vue de l'économie de la pêche, une statistique des pêches générale ou restreinte à des espèces déterminées de poisson, ainsi qu'à édicter les prescriptions nécessaires à cet effet.

Art. 26. Le produit de la régie de la pêche sera affecté, selon les nécessités :

- a) à l'encouragement de la pisciculture et au relèvement de la pêche (allocation de primes);
- b) à la surveillance de la pêche;
- c) à l'acquisition de droits de pêche qui deviendraient libres.

IV. Surveillance de la pêche.

Art. 27. Le Conseil-exécutif et la Direction des forêts exercent la surveillance de la pêche conformément à la législation fédérale et cantonale.

Art. 28. Le territoire cantonal sera divisé en arrondissements de surveillance de la pêche par les soins du Conseil-exécutif. Il sera désigné ordinairement pour chaque arrondissement un garde-pêche permanent.

Des aides pourront être adjoints aux garde-pêche pour le contrôle de la pêche du frai et celui de la pisciculture.

Des personnes connaissant la pêche, qu'une autorité ou une société de pêcheurs bernoise recommande à cet effet, peuvent de même être nommées garde-pêche volontaires par la Direction des forêts. En cette qualité, elles seront assermentées par le préfet et soumises aux dispositions concernant la procédure pénale.

Art. 29. Les garde-pêche assermentés sont assimilés aux organes de la police judiciaire en ce qui concerne la poursuite des contraventions aux dispositions légales sur la pêche.

La Direction des forêts pourvoit à leur bonne instruction.

Art. 30. Pour délibérer et préavisier les ordonnances et mesures importantes concernant la pêche, il est adjoint à la Direction des forêts une Commission de la pêche composée du directeur des forêts, en qualité de président, et de six autres membres, nommés par le Conseil-exécutif pour quatre ans en tenant équitablement compte des groupes d'intéressés en matière de pêche de lac et de rivière ainsi que de pêche sportive et professionnelle.

V. Droits de pêche privés.

Art. 31. Tous les droits de pêche appartenant à des particuliers ou à des corporations, sont reconnus dans leur intégrité.

Propositions de la Commission :

... compte de la science piscicole et des groupes d'intéressés ...

Art. 31. Tous les droits de pêche appartenant à des communes, des corporations ou des particuliers, sont reconnus dans leur intégralité.

Aux droits de pêche privés concernant des ruisseaux sont seuls applicables les art. 15, 16, 17, 22, 23 et 34 à 38 de la présente loi.

Quant aux droits privés sur les eaux spécifiées en l'art. 8 ci-dessus, font également règle les art. 2 à 13 de la présente loi, ainsi que les prescriptions générales en matière d'interdiction de la pêche édictées par le Conseil-exécutif en vertu de l'art. 14.

Art. 32. L'Etat peut racheter les droits de pêche dans la Sorne, la Birse, la Zulg, la Vieille-Aar (Häftli) et la Gürbe aliénés postérieurement à l'année 1865.

Il a également la faculté d'en acquérir ou racheter d'autres encore.

Art. 33. Les droits de pêche seront acquis soit de gré à gré, soit par expropriation, dans ce dernier cas en vertu d'une décision du Grand Conseil. La loi cantonale du 3 septembre 1868 sur l'expropriation et la restriction des droits de propriété immobilière est applicable par analogie.

VI. Dispositions pénales.

Art. 34. Les contraventions à la présente loi, ou aux prescriptions et prohibitions édictées en exécution de ses dispositions, seront punies d'une amende de 400 fr. au maximum, à moins que les dispositions de la législation fédérale ne soient applicables.

Tous les jugements et les ordonnances de l'autorité judiciaire seront communiqués dans les trois jours à la Direction des forêts et, sur sa demande, on soumettra les dossiers pénaux à cette dernière.

Art. 35. Le juge prononcera la confiscation des engins employés (engins complets) ainsi que des animaux aquatiques capturés, dans le cas où du poisson, des écrevisses, etc., sont pris par des personnes non autorisées, sans patente ou sans titre d'affermage.

Art. 36. Dans des cas particuliers, la Direction des forêts peut allouer au dénonciateur une prime convenable, qui cependant n'excédera pas 50 fr.

VII. Dispositions spéciales et finales.

Art. 37. Il est loisible au Conseil-exécutif d'édicter des dispositions dérogeant à la présente loi pour la pêche dans les eaux frontières, d'entente avec les cantons intéressés.

Art. 38. La présente loi entrera en vigueur, sous réserve de la sanction du Conseil fédéral, à la date que fixera le Conseil-exécutif. Ce dernier établira les prescriptions qu'exige l'application de la législation fédérale sur la pêche et de la présente loi.

Dès l'entrée en vigueur de cette dernière, tous les contrats d'affermage passés antérieurement en

Propositions de la Commission:

... de l'autorité judiciaire clôturant une procédure pénale, seront communiqués ...

... intéressés. La ratification du Grand Conseil à l'égard de pareilles conventions est réservée.

matière de pêche dans les eaux spécifiées en l'art. 8, deviendront caducs.

Tous actes législatifs du canton, contraires à la présente loi sont abrogés, en particulier:

- 1^o la loi sur la pêche du 26 février 1833;
- 2^o la circulaire du Conseil-exécutif aux préfets concernant la pêche au moyen de trappes, du 2 février 1844;
- 3^o le décret d'exécution du 28 novembre 1877;
- 4^o l'arrêté du Grand Conseil portant interprétation authentique de l'art. 1^{er} de la loi précitée, du 20 mai 1896;
- 5^o l'arrêté du Conseil-exécutif du 27 septembre 1911 concernant la pêche au carrelet;
- 6^o l'arrêté de la dite autorité du 22 mars 1912 concernant la pêche dans la Singine et la Sarine;
- 7^o l'arrêté de la même autorité du 19 mars 1915 concernant la pêche dans la Vieille-Aar.

Berne, le 15 février 1934.

Berne, le 26 mars 1934.

Au nom du Grand Conseil:

Le président,
Dr **F. Büeler.**
Le chancelier,
Schneider.

Au nom de la Commission:

Le président,
R. Matter.

Le Conseil-exécutif adhère aux propositions de la Commission — excepté celles de l'art. 15, paragraphe 4, dont il propose la suppression.

Berne, le 3 avril 1934.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
H. Stähli.
Le suppléant du chancelier,
Hubert.

Propositions du Conseil-exécutif au Grand Conseil

concernant

l'organisation et l'attribution des Directions du Conseil-exécutif pour la législature de 1934 à 1938.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Vu le décret du 30 août 1898 concernant l'organisation des Directions du Conseil-exécutif, et sur la proposition de ce dernier,

arrête :

A. Il est constitué pour la législature de 1934 à 1938 les neuf Directions suivantes :

- 1^o Direction de l'intérieur et des affaires militaires.
- 2^o Direction des affaires communales et des affaires sanitaires.
- 3^o Direction de la justice et des cultes.
- 4^o Direction de la police.
- 5^o Direction des finances et des domaines.
- 6^o Direction de l'instruction publique.
- 7^o Direction des travaux publics et des chemins de fer.
- 8^o Direction de l'agriculture et des forêts.
- 9^o Direction de l'assistance publique.

B. Ces Directions sont réparties entre les membres du Conseil-exécutif ainsi qu'il suit :

- 1^o Intérieur et affaires militaires, M. le conseiller d'Etat *Joss*.
- 2^o Affaires communales et affaires sanitaires, M. le conseiller d'Etat Dr *Mouttet*.
- 3^o Justice et cultes, M. le conseiller d'Etat Dr *Dürrenmatt*.
- 4^o Police, M. le conseiller d'Etat *Stauffer*.
- 5^o Finances et domaines, M. le conseiller d'Etat Dr *Guggisberg*.

- 6° Instruction publique, M. le conseiller d'Etat
Dr Rudolf.
- 7° Travaux publics et chemins de fer, M. le
conseiller d'Etat *Besiger.*
- 8° Agriculture et forêts, M. le conseiller
d'Etat *Stähli.*
- 9° Assistance publique, M. le conseiller d'Etat
Seematter.

Berne, le 25 mai 1934.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
H. Stähli.

Le chancelier,
Schneider.