

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant la concession d'un tramway électrique de la gare principale de Zurich au Hardturm.

(Du 16 décembre 1895.)

Monsieur le président et messieurs,

A la date du 22 avril 1890 déjà M. Th. *Bertschinger*, architecte à Lenzbourg, déposait une demande de concession pour l'établissement et l'exploitation d'un *tramway* électrique du *pont de la gare de Zurich* au *pont de Wipkingen*.

Le rapport technique joint à cette demande indique que la ligne, d'une longueur de 2150 mètres, commence au pont de la gare, s'infléchit dans la rue du Musée, traverse la Sihl sur le pont de la halle aux blés à élargir, s'infléchit dans la rue de la Limmat et, au km. 1700, en attendant que la prolongation projetée de la rue de la Limmat jusqu'au pont de Wipkingen soit établie, passe sous le remblai de la ligne de Winterthour et se termine tout près du raccordement industriel à proximité du pont de Wipkingen.

Le département des chemins de fer transmet le 30 avril cette demande au gouvernement de Zurich, pour préavis, et fit en même temps observer tant au gouvernement que notamment au requérant que, d'après une pratique constante, les autorités fédérales n'entraient en matière sur les demandes de concession pour

chemins de fer routiers que lorsque les requérants se sont entendus d'une manière définitive au sujet de l'utilisation des voies publiques avec les autorités cantonales ou locales compétentes.

Afin de régulariser ce point, le gouvernement de Zurich donna connaissance de cette demande à l'assemblée des délégués de l'association des tramways de Zurich qui, par sa décision du 15 novembre 1890, arrêta les termes d'une concession communale pour l'usage du domaine public des communes de Zurich et d'Aussersihl dans le but de construire et d'exploiter le tramway du quai de la gare de Zurich au pont de Wipkingen.

Par requête du 6 février 1891 M. Bertschinger jugea à propos d'adresser au conseil fédéral une nouvelle demande de concession pour la continuation de la ligne dès le *pont de Wipkingen* au *Hardturm* pour relier le tramway projeté gare principale-pont de Wipkingen avec le funiculaire Hardturm-Weid également projeté par lui.

Le conseil-exécutif du canton de Zurich, auquel cette requête fut de nouveau transmise pour préavis, recommanda l'octroi de la concession par son office du 13 avril 1891, sous la réserve toutefois qu'en ce qui concerne l'établissement et l'exploitation de la section à construire sur propre corps de voie, la concession ne contiendrait pas de dispositions qui fussent en contradiction avec la concession communale accordée pour la section supérieure.

En outre le conseil-exécutif, sur la demande qui lui en fut adressée, déclara le 11 juin 1891 que le conseil communal de Zurich, le conseil municipal d'Aussersihl, ainsi que le requérant étaient d'accord avec la concession communale arrêtée le 15 novembre 1890 par la commission des tramways, mais que cette dernière n'avait encore pu être soumise aux assemblées communales, attendu que les circonstances relatives à l'élargissement du pont de la douane, travail qui incombe aux communes, n'étaient pas encore régularisées, mais qu'il n'était pas probable que les assemblées communales modifieraient ou refuseraient la concession et qu'en conséquence la concession fédérale pouvait aussi être accordée sans ces ratifications, sous la réserve que les communes décident après coup l'élargissement du pont de la douane et ratifient la concession communale.

Au vu de cet état de choses nous jugeâmes à propos d'attendre d'abord la régularisation définitive de ces conditions en connexion avec l'usage des voies publiques avant de vous faire une proposition définitive dépourvue de réserve.

Le conseil-exécutif, auquel le département des chemins de fer s'était derechef adressé, répondit à la date du 10 septembre

1892 que les opinions ne s'étaient pas encore faites au sujet de l'élargissement éventuel du pont de la douane, cette question entrant dans une nouvelle phase par suite de la construction du musée national ; le conseil-exécutif ajoutait que l'on estimait aussi que cette affaire pourrait recevoir plus tard une solution de la part des autorités de Nouveau-Zurich.

Zurich s'étant annexé dans l'intervalle les communes suburbaines, M. Bertschinger soumit de nouveau, par requête du 21 octobre 1895, sa demande de concession à l'approbation du conseil fédéral, en ajoutant qu'il possédait enfin une concession de la ville et une du gouvernement cantonal pour l'utilisation des voies publiques, concessions de chacune desquelles il joignait un exemplaire à sa requête.

Il ressort de la concession accordée par le grand conseil de la ville de Zurich, le 9 février 1895, ainsi que d'une requête complémentaire du requérant, du 7 novembre 1885, que le tronçon projeté gare principale de Zurich-Hardturm est divisé en deux sections :

1. La première section comprend la ligne dès la place de la gare vis-à-vis de la halle d'arrivée de la gare jusqu'à la rue du Hard (pont de Wipkingen) ; elle devra être terminée dans le délai d'une année après l'approbation des plans par les autorités compétentes ou six mois au plus tard après l'achèvement du tronçon inférieur de la rue de la Limmat dès la rue des fabriques en aval jusqu'à la rue du Hardturm.

2. La deuxième section part de la rue du Hard (pont de Wipkingen), suit la rue du Hardturm jusqu'à 120 m. environ en aval du Hardturm et ne sera exécutée que lorsque le prolongement projeté de la rue du Hardturm jusqu'au Hardturm sera établi.

Jusqu'à ce qu'un nouveau pont soit construit en aval du pont de la douane une passerelle provisoire sera installée pour la traversée de la Sihl.

L'exposé général et le mémoire technique, le devis estimatif sommaire et le plan général sont réunis en une brochure destinée à être distribuée aux conseils législatifs. Nous prenons donc la liberté de nous y référer simplement en ce qui concerne les bases du projet.

Par lettre du 13 août 1895 déjà ; le gouvernement de Zurich nous informait que la concession cantonale avait été accordée à M. Bertschinger pour l'établissement et l'exploitation du tramway électrique projeté et il nous remettait en même temps la concession communale y relative, datée du 9 février dernier.

Il a fallu encore mettre cette dernière en harmonie avec la concession cantonale, puis elle a été ratifiée le 10 octobre 1895 par le gouvernement cantonal.

La question de l'usage des voies publiques peut être ainsi considérée comme définitivement réglée.

Les négociations conférencielles prévues par la loi ont eu lieu le 29 novembre dernier. Il en est résulté l'adhésion de tous les intéressés au projet de concession dont la teneur suit et dont les conditions sont en général les mêmes que celles appliquées d'habitude aux tramways.

Les articles 2, 5, 6 et 16 tiennent compte des conditions que le gouvernement cantonal et la ville ont attachées à l'autorisation d'usager les voies publiques.

En ce qui concerne particulièrement les taxes, leur fixation d'après les prescriptions établies par le canton et par la ville ne nous suggèrent pas d'observations.

Au surplus les dispositions de cette concession sont les mêmes que celles de la concession déjà accordée pour tramways électriques dans la commune de Zurich.

En considération du peu d'étendue de la place sur le côté oriental de la gare principale de Zurich, prévue comme point de départ du tramway et de la transformation prochaine de la gare, notre département des chemins de fer a soulevé la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux, afin que rien ne fût préjudicié dans la concession, ne pas indiquer dans celle-ci le point de départ de la ligne. Si nous vous proposons néanmoins de désigner comme tel la gare principale, nous l'avons fait dans la pensée qu'il n'est pas préjudicié par là à la fixation définitive du tracé et que cette question, qui est en connexité avec celle de la transformation de la gare, ne sera définitivement résolue que lors de l'approbation des plans de construction. A cette occasion, l'on tiendra suffisamment compte de la reconstruction de la gare.

Nous vous recommandons l'octroi de la concession dans le sens du projet d'arrêté ci-après et vous présentons, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 16 décembre 1895.

Au nom du conseil fédéral suisse,
Le président de la Confédération :
 Z E M P.

Le chancelier de la Confédération :
 RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un tramway électrique de la gare principale de Zurich au Hardturm.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de M. Th. Bertschinger, architecte à Lenzbourg, du 22 avril 1890, du 6 février 1891 et du 19 octobre 1895;

vu le message du conseil fédéral du 16 décembre 1895,

arrête :

Il est accordé à M. Th. *Bertschinger*, architecte à Lenzbourg, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un tramway électrique de la *gare principale de Zurich* au *Hardturm* en passant par la *rue de la Limmat* jusqu'à la *rue du Hard* et de là par la *rue du Hardturm*, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1^{er}. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de cinquante ans à dater du jour du présent arrêté.

Art. 3. Le siège de la société est à Zurich.

Art. 4. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 3 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements pour la première section allant de la gare principale de Zurich à la rue du Hard (pont de Wipkingen) ainsi que les statuts de la société.

Pour la deuxième section de la rue du Hard (pont de Wipkingen) au Hardturm, les documents techniques et financiers devront être présentés dans un délai de 3 mois après l'établissement de la nouvelle rue du Hardturm jusqu'au Hardturm.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer dans le délai de 6 mois après l'approbation des plans.

Art. 6. La première section devra être achevée et livrée à l'exploitation dans le délai d'un an à partir de l'approbation des plans et la deuxième section dans le délai de 10 mois à partir de la même époque.

Art. 7. L'exécution de la construction, ainsi que des installations nécessaires à l'exploitation de la ligne, ne pourra avoir lieu que sur la base des plans d'exécution, qui devront être préalablement soumis au conseil fédéral et approuvés par lui.

Le conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le tramway sera construit à une voie avec écartement des rails de 1 mètre.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique et qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton de Zurich et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 10. L'administration du tramway devra fournir, aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter, en tout temps, toutes les parties de la voie, des stations et du matériel,

en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquels la compagnie ne prendrait pas, de son chef, les mesures nécessaires soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. La compagnie ne se charge que du transport des voyageurs et du bagage à main dont le poids n'excède pas 50 kg. Elle n'est pas tenue de transporter des marchandises, ni du bétail.

Art. 13. La compagnie devra se soumettre au règlement de transport des chemins de fer suisses. Si des modifications sont jugées nécessaires, elles ne pourront être appliquées qu'avec l'autorisation du conseil fédéral.

Art. 14. D'une manière générale, la compagnie a la faculté de fixer le nombre des trains journaliers et leur horaire. Toutefois, les projets y relatifs, se rapportant à des trains réguliers, devront tous être soumis au département des chemins de fer et ils ne pourront être exécutés avant d'avoir été approuvés.

Le conseil fédéral fixera le maximum de la vitesse des trains.

Art. 15. Il n'y aura qu'une classe de voitures, dont le type sera approuvé par le conseil fédéral.

Art. 16. Les taxes ne dépasseront pas 20 centimes par personne pour la ligne entière en exploitation (quai de la gare-Hardturm); en outre la ligne sera divisée en sections, dans l'idée qu'on ne pourra pas exiger plus de 10 centimes pour le parcours d'une section et de 15 centimes pour le parcours de deux sections.

La compagnie est tenue de délivrer des abonnements à prix réduit à des conditions à arrêter d'accord avec le conseil fédéral.

Les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de son bagage à main, pourvu que ce dernier ne soit pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans la voiture. Si ce bagage exige une place spéciale, il sera soumis à la taxe des voyageurs.

Art. 17. On établira des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 18. Tous les règlements et les tarifs devront être soumis à l'approbation du conseil fédéral au moins deux mois avant que le tramway soit livré à l'exploitation.

Art. 19. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant six pour cent, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le conseil fédéral et la compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'assemblée fédérale.

Art. 20. La compagnie devra alimenter convenablement un fonds de renouvellement et de réserve et créer une caisse de malades et de secours pour son personnel ou l'assurer à une société d'assurances. En outre, les voyageurs et le personnel seront aussi assurés en ce qui concerne les obligations découlant de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité civile. Les prescriptions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du conseil fédéral.

Art. 21. Quant à l'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation du tramway, ce sont les dispositions édictées par l'arrêté du grand conseil de la ville de Zurich du 9 février 1895 et par celui du conseil exécutif du canton de Zurich du 13 août suivant qui font règle, pour autant qu'elles ne sont pas en contradiction avec la présente concession et avec la législation fédérale.

Art. 22. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du canton de Zurich, si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées.

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1^{er} mai 1915, et à partir de ce moment, à une époque quelconque. La compagnie devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment effectif du rachat.
- b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits de tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie

avec tous ses accessoires doit être livrée en parfait bon état. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

- c. L'indemnité pour le rachat équivaldra, dans le cas du rachat jusqu'au 1^{er} mai 1930, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la compagnie; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1^{er} mai 1930 jusqu'à l'expiration de la concession, à 22 $\frac{1}{2}$ fois la valeur de ce produit net, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et l'on ne portera en compte absolument que l'entreprise du chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.
- d. Le produit net se compose du total de l'excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du tribunal fédéral.
- f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le tribunal fédéral.

Art. 23. Dans le cas où le canton de Zurich aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins, en tout temps, la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 22 et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération, avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la compagnie concessionnaire aurait dû la lui céder.

Art. 24. Le conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

l'allocation d'un crédit pour la construction d'un nouvel
hôtel des postes à Winterthur.

(Du 16 décembre 1895.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 24 juin 1892, vous nous avez autorisés à acquérir un emplacement de 3208 m², le long de l'avenue de la gare à Winterthur, pour y construire un nouvel hôtel des postes. Le 6 juillet de la même année, nous avons conclu un contrat de vente avec M. Zellweger-Wäffler.

Cet emplacement, y compris le pavillon de jardin qui l'occupait, a coûté la somme de 254,000 francs. Vu l'importance du bâtiment et afin de tirer le meilleur profit possible de ce terrain, on a procédé tout d'abord à des études préliminaires complètes. Ces études avaient pour but d'obtenir des bases sur lesquelles on pourrait s'appuyer lors du concours public qui serait ouvert plus tard parmi les architectes suisses et ceux qui sont domiciliés en Suisse, en vue d'obtenir des projets.

Ce concours a eu lieu dans les premiers mois de l'année 1894, mais le résultat n'en a pas été tout à fait satisfaisant, car le jury chargé d'examiner les projets présentés n'a pas décerné de premier prix. Cependant, comme il avait été présenté d'excellents travaux,

Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant la concession d'un tramway électrique de la gare principale de Zurich au Hardturm. (Du 16 décembre 1895.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1895
Date	
Data	
Seite	713-722
Page	
Pagina	
Ref. No	10 072 202

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.