

**FEUILLE FÉDÉRALE**83<sup>e</sup> année

Berne, le 25 mars 1931

Volume I

Paraît une fois par semaine. Prix: 20 francs par an; 10 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

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

**2666****MESSAGE**

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une nouvelle concession pour les tramways de la ville de Zurich.**

(Du 20 mars 1931.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Par lettre du 12 juillet 1930, le conseil municipal de la ville de Zurich présenta une série de demandes visant toutes la revision du régime juridique des tramways municipaux. Il s'agissait surtout d'englober les chemins de fer routiers de la vallée de la Limmat et de Zurich par Oerlikon à Seebach dans le réseau des tramways de la ville de Zurich. Les requêtes du conseil municipal se résument comme il suit:

- a. Modification de la concession des chemins de fer sur route de la vallée de la Limmat et de Zurich par Oerlikon à Seebach, dans le sens d'une suppression des tronçons Seebach—Glattbrugg, Oerlikon—Schwamendingen, Schlieren—Dietikon et Schlieren—Weiningen, avec autorisation de passer à l'exploitation de ces parcours par autobus;
- b. Transfert à la ville de Zurich des concessions ainsi modifiées du chemin de fer sur route de la vallée de la Limmat et du chemin de fer électrique sur route de Zurich par Oerlikon à Seebach;
- c. Extension de la concession des tramways de la ville de Zurich à une nouvelle ligne dans la Winterthurerstrasse, de l'Irchelstrasse au Waldgarten, à Schwamendingen;
- d. Octroi d'une nouvelle concession unique pour les tramways de la ville de Zurich, comprenant toutes les modifications actuelles; la rédaction des autres dispositions devait être adaptée aux nouvelles circonstances intervenues depuis l'octroi de la première concession. On a procédé de la même façon pour les nouvelles concessions uniques des tramways de Genève et de la ville de Schaffhouse (voir arrêté fédéral du 14 juin 1928, *Recueil des chemins de fer* 44, 192, et arrêté fédéral du 19 décembre 1930, *ibidem*, 46).

A mentionner encore ce qui suit au sujet des délibérations écrites et orales qui eurent lieu par la suite avec les autorités cantonales et communales :

#### A.

Le Conseil d'Etat du canton de Zurich estimait tout d'abord ne pouvoir admettre l'octroi d'une concession unique. Des difficultés ont aussi surgi du fait que la ville de Zurich prévoyait le remplacement des tramways par des autobus sur les tronçons Seebach-Glattbrugg et Oerlikon-Schwamendingen et que les communes intéressées s'y opposèrent tout d'abord. En outre, le Conseil d'Etat préavisa défavorablement à l'égard de l'extension de concession demandée par la ville de Zurich pour la nouvelle ligne dans la Winterthurerstrasse, de l'Irchelstrasse au Waldgarten, à Schwamendingen, déclarant que le trafic de cette route interurbaine ne devait pas être entravé par la pose de rails.

Mais une entente est intervenue par la suite sur tous les points litigieux. Le conseil municipal de Zurich déclara accepter la proposition de ne pas traiter pour le moment sa demande tendant à l'extension de la concession à la nouvelle ligne de l'Irchelstrasse à Schwamendingen, c'est-à-dire avant que les circonstances relatives à l'incorporation de la commune de Schwamendingen à la ville de Zurich soient éclaircies; cette ligne n'a par conséquent pas été mentionnée dans le projet de nouvelle concession. Les oppositions soulevées tout d'abord contre la suppression des lignes de tramways Oerlikon-Schwamendingen et Seebach-Glattbrugg ont été retirées, grâce à des concessions faites dans les tarifs (admission du tronçon d'autobus Oerlikon-Schwamendingen dans le tarif uniforme des tramways de la ville et édition d'une carte hebdomadaire spéciale pour le tronçon Glattbrugg-Zurich gare principale). Le Conseil d'Etat du canton de Zurich admit également, en définitive, que les dispositions actuelles et les modifications désirées par la ville de Zurich fussent réunies en une nouvelle concession unique, étant entendu que les autorisations cantonales pour l'usage des routes ne devraient pas nécessairement être réunies, elles aussi, en un seul acte; une telle mesure nécessitait un examen plus approfondi encore, eu égard aux circonstances spéciales.

#### B.

Quant à la teneur du projet de concession ci-après approuvé par le Conseil d'Etat et le conseil municipal de Zurich par lettres des 12 et 21 février 1931, nous avons à relever ce qui suit :

Etant donné qu'il ne s'agit avant tout, comme indiqué ci-dessus, que de résumer en un nouvel acte unique l'état de droit actuel, aucune modification importante n'a été apportée aux dispositions sur la durée et le rachat contenues dans la concession en vigueur.

Les *articles 1, 2, 8 à 16, 19 et 20* ont reçu une teneur qui les met en harmonie avec celle des dernières concessions accordées.

La durée de la concession a été fixée, à *l'article 3*, d'une façon uniforme, soit jusqu'au 31 décembre 1947, alors que les concessions actuelles du chemin de fer routier Zurich-Oerlikon-Seebach, des tramways de la ville de Zurich et du chemin de fer sur route de la vallée de la Limmat prennent fin respectivement les 25 mars 1946, 26 mars 1947 et 15 octobre 1947. Les autorisations cantonales pour l'usage des routes publiques ont aussi été prolongées uniformément jusqu'à fin 1947.

L'énumération des tronçons (*art. 4*) pour lesquels la concession est accordée comprend également les lignes du chemin de fer électrique sur route Zurich-Oerlikon-Seebach et du chemin de fer sur route de la vallée de la Limmat qui seront dorénavant exploitées comme tramways par la ville de Zurich. Les tronçons indiqués au début, à exploiter dorénavant au moyen d'automobiles, ne sont plus mentionnés. Les n<sup>os</sup> 31 à 35 mentionnent en outre une série de sections non encore construites, pour lesquelles la ville de Zurich a déjà obtenu une extension de concession. Comme tronçons nouveaux à construire parallèlement à des lignes existantes, afin de les décharger, sont indiqués: les n<sup>os</sup> 7a (place de la Gare-Gessnerallee) et 14a (boucle Neumühlequai); les documents techniques requis sont déjà déposés, ou en préparation.

Les délais fixés à *l'article 5* pour la présentation des documents techniques prescrits, pour les nouveaux tronçons désignés à l'article 4, correspondent aux dispositions actuelles.

Comme le prévoient d'autres concessions de tramways récentes (tramways des villes de Genève, Lucerne et Schaffhouse), le Conseil fédéral peut, aux termes de *l'article 6*, non seulement étendre la concession à de nouvelles lignes sur le territoire de la ville de Zurich et des communes suburbaines, mais autoriser même, le cas échéant, la restriction ou la suppression du service sur certaines lignes et la démolition des installations de la voie. Cette disposition a notamment pour but de faciliter la disparition de tronçons de tramways dans le cas où leur remplacement par un service d'autobus paraîtrait désirable, transformation qui s'est révélée plusieurs fois judicieuse au cours des dernières années.

*L'article 7* renferme la réserve habituelle des prescriptions cantonales relatives à l'usage des voies publiques. La date des arrêtés pris par le Conseil d'Etat à ce sujet n'a intentionnellement pas été indiquée, étant entendu qu'il ne doit provisoirement rien être changé aux autorisations cantonales, dont la durée a été prolongée, comme indiqué déjà, pour être conforme à celle de la concession fédérale, et que le gouvernement du canton de Zurich reste libre de réunir les autorisations cantonales en vigueur en un nouvel acte unique, au moment opportun. Il va de soi que les prescriptions cantonales actuelles sont valables aussi bien que l'autorisation cantonale unique

qui pourrait être accordée, en tant qu'elles ne renferment aucune disposition contraire à la concession et la législation fédérale.

*L'article 17* fixe la taxe maximum susceptible d'être perçue pour le transport des voyageurs, conformément à la concession actuelle des tramways de la ville de Zurich, à 20 centimes pour le premier kilomètre de voie ferrée et à 10 centimes pour chaque kilomètre supplémentaire. Cette taxe représente une certaine augmentation pour les lignes des anciens chemins de fer sur route de Zurich par Oerlikon à Seebach et de la vallée de la Limmat. En outre, l'obligation que renferment les concessions actuelles de ces deux entreprises de délivrer des billets à prix réduits pour enfants a été supprimée. Les nouveaux tarifs des tramways de la ville de Zurich offrent par contre, sur ces deux lignes, de si gros avantages que les intéressés peuvent facilement s'accommoder de cette nouvelle situation; aucune objection n'a du reste été formulée à l'égard de ces modifications.

Il était nécessaire de prescrire les dispositions de *l'article 18*, étant donné que le chemin de fer du Forch utilise également les installations des tramways de Zurich.

A *l'article 21*, le Conseil fédéral reçoit compétence, en lieu et place de l'Assemblée fédérale, pour régler les réductions et augmentations de taxes, suivant le bénéfice annuel, comme prévu dans plusieurs autres concessions déjà.

L'obligation d'alimenter un fonds de réserve, qui n'avait été prescrite jusqu'à maintenant qu'aux chemins de fer sur route Zurich-Oerlikon-Seebach et de la vallée de la Limmat, a été imposée (*art. 22, lettre a*) à toute l'entreprise; car nous estimons qu'un tel fonds doit être considéré comme désirable non seulement pour les compagnies privées, mais aussi pour les exploitations communales. Les autorités cantonales et communales se sont déclarées expressément d'accord à l'égard de cette obligation, étant entendu que le « fonds de compensation » actuel des tramways de la ville de Zurich pourrait être reconnu comme « fonds de réserve » conformément à la disposition de la nouvelle concession; nous admettons aussi cette façon de procéder. La teneur de *l'article 22, lettres b et c*, tient compte de la situation actuelle.

Quant au rachat (*article 23, lettres a et c*), les dispositions actuelles ont été confirmées; les modifications de texte proviennent uniquement du fait que l'époque à laquelle le rachat pouvait au plus tôt avoir lieu est déjà passée pour les trois concessions à remplacer par la nouvelle concession unique. *L'article 23, lettres b et d à f*, correspond à la teneur habituelle des concessions.

Le texte de l'article 21 de la concession actuelle des tramways de la ville de Zurich a été repris au nouvel *article 24*.

Les 21 arrêtés fédéraux et 18 arrêtés du Conseil fédéral, qui sont remplacés par la nouvelle concession unique, sont abrogés au chiffre II du projet.

L'entrée en vigueur de la nouvelle concession a été fixée (chiffre III) au 1<sup>er</sup> mai 1931. On prévoit la liquidation pour cette date des sociétés par actions des chemins de fer sur route Zurich-Oerlikon-Seebach et de la vallée de la Limmat, et l'incorporation de leur réseau, en tant que la nouvelle concession fédérale en prescrit le maintien, à celui des tramways de la ville de Zurich. Les nouvelles taxes uniformes des tramways de Zurich ainsi étendus seront applicables dès cette même date. Quant aux lignes d'automobiles dont il a été question au début du message, leur concession est du ressort du département des postes et des chemins de fer.

Nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après, et saisissons l'occasion, Monsieur le Président et Messieurs, de vous assurer de notre haute considération.

Berne, le 20 mars 1931.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*

**HÆBERLIN.**

*Le chancelier de la Confédération,*

**KAESLIN.**

---

(Projet.)

## Arrêté fédéral

accordant

### une nouvelle concession aux tramways électriques de la ville de Zurich.

---

#### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la requête du conseil municipal de la ville de Zurich, du 12 juillet 1930, et autres offices dudit conseil;

vu le préavis du Conseil d'Etat du canton de Zurich, du 12 février 1931

vu le message du Conseil fédéral du 20 mars 1931,

*arrête:*

#### I.

Il est accordé à la ville de Zurich, aux conditions mentionnées aux articles ci-après, une concession pour l'établissement et l'exploitation du réseau de tramways électriques, sur le territoire de la ville de Zurich et des communes suburbaines d'Albisrieden, Altstetten, Schlieren, Höngg, Oerlikon, Seebach et Witikon.

#### Article premier.

Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales en matière d'établissement et d'exploitation de chemins de fer devront être toujours strictement observées.

#### Art. 2.

Les tramways de la ville de Zurich sont considérés comme chemins de fer secondaires au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

#### Art. 3.

La concession prendra fin le 31 décembre 1947.

## Art. 4.

La concession est accordée pour les lignes suivantes:

*a. sur le territoire de la ville:*

1. Gare principale-Bürkliplatz-Bellevue-Leonhardplatz-gare principale;
- 1a. Uraniastrasse;
2. Bürkliplatz-gare Enge;
- 2a. Alfred Escherstrasse;
3. Paradeplatz-gare Enge-Wollishofen;
4. Gare Enge-Albisgütli;
5. Paradeplatz-Sihlbrücke-Badenerstrasse-Letzigraben;
6. Badenerstrasse-Birmensdorferstrasse-limite de la ville;
- 6a. Gare Wiedikon-Elisabethenstrasse;
7. Gare principale-Löwenstrasse-Kasernenstrasse-Sihlbrücke;
- 7a. Place de la Gare-Gessnerallee;
8. Militärstrasse-Feldstrasse-Stauffacherstrasse-Selnaustrasse-Stockerstrasse;
9. Hohlstrasse-Hardplatz;
10. Albisriederstrasse-limite de la ville;
11. Gare principale-Escher Wyssplatz-Hardturmstrasse;
12. Escher Wyssplatz-Nordbrücke;
13. Hönggerstrasse-limite de la ville;
14. Bahnhofquai-Stampfenbachstrasse-Neue Beckenhofstrasse-Schaffhauerstrasse-limite de la ville;
- 14a. Boucle de Neumühlequai;
15. Leonhardplatz-Weinbergstrasse-Hofwiesenstrasse-limite de la ville;
16. Leonhardstrasse-Tannenstrasse-Universitätsstrasse-Winterthurerstrasse-Irchelstrasse;
17. Bellevue-Rämistrasse-Zürichbergstrasse-Plattenstrasse-Universitätsstrasse-Tannenstrasse;
18. Leonhardplatz-Seilergraben-Pfauen;
19. Platte-Allmend Fluntern;
20. Pfauen-Hottingerstrasse-Römerhof-Klusplatz;
21. Pfauen-Zeltweg-Kreuzplatz;
22. Kreuzplatz-Römerhof;
23. Stadelhofen-Kreuzplatz-Rehalp;
24. Bellevue-Seefeldstrasse-Tiefenbrunnen;

*b. en dehors du territoire de la ville:*

25. Limite de la ville-Triemli;
26. Limite de la ville-village d'Albisrieden;
27. Limite de la ville-Altstetten-Schlieren;

28. Limite de la ville-Zürcherstrasse-Höngg;
29. Limite de la ville-Hofwiesenstrasse-Oerlikon-boucle terminale gare d'Oerlikon;
30. Limite de la ville-Zürcherstrasse-Metzgerhalle Oerlikon-Seebach;
- 30a. Metzgerhalle-gare d'Oerlikon.

*c. tronçons à construire:*

31. Sihlbrücke-Manessestrasse-Laubegg;
32. Laubegg-prolongement de la Giesshübelstrasse-Friesenberg;
33. Kornhausbrücke-Nordstrasse-limite de la ville;
34. Hegibachplatz-Drahtzugstrasse-Bleulerstrasse-limite de la ville;
35. Klusplatz-Kapf-Eierbrecht-Witikon.

Art. 5.

Pour les lignes énumérées à l'article 4, lettre c, n<sup>os</sup> 31 à 35, les documents techniques prescrits devront être soumis au Conseil fédéral jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1933.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de ces lignes devront commencer dans les six mois qui suivront l'approbation des plans.

Les lignes concédées devront être achevées et livrées à l'exploitation dans un délai de douze mois à partir du commencement des travaux.

Pour les nouvelles lignes dont la construction sera autorisée en vertu de l'article 6 ci-après, le Conseil fédéral fixera les délais dans chaque cas particulier.

Art. 6.

Le Conseil fédéral peut, après avoir pris l'avis du gouvernement du canton de Zurich, autoriser la ville de Zurich, aux conditions renfermées dans la présente concession, à construire de nouvelles lignes, à modifier le tracé de lignes existantes sur son territoire et sur celui des communes prédésignées, ainsi que des communes de Kilchberg Zurich, Schwamendingen et Zollikon, à restreindre ou à supprimer le service sur certaines lignes du réseau des tramways et à démolir les installations.

Art. 7.

L'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation du réseau, est soumis aux prescriptions établies par le Conseil d'Etat du canton de Zurich, en tant que ces prescriptions ne renferment rien de contraire au présent acte de concession et à la législation fédérale.

Art. 8.

L'administration des tramways devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de surveiller la construction et l'exploitation du réseau, le



moyen de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter, en tout temps, toutes les parties de la voie, des stations et du matériel, et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 9.

Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés des tramways qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquels l'administration ne prendrait pas, de son chef, les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, s'il le faut, destitués.

Art. 10.

Les lignes ont un mètre d'écartement entre les rails.

Art. 11.

Les travaux de construction et les installations nécessaires à leur exploitation ne pourront être exécutés que d'après des plans de construction 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 les modifications jugées nécessaires pour la sûreté de l'exploitation.

Art. 12.

Les objets présentant un intérêt scientifique et qui seraient 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. 13.

D'une manière générale, la concessionnaire a la faculté de fixer le nombre des trains quotidiens et leurs horaires. Tous les projets se rapportant à des trains réguliers seront toutefois soumis au département fédéral des postes et des chemins de fer et ne pourront être exécutés avant d'avoir été approuvés. Le Conseil fédéral déterminera la vitesse des trains.

Art. 14.

Pour les transports des voyageurs, il n'y aura qu'une seule classe de voitures, dont le type doit être approuvé par le Conseil fédéral.

Art. 15.

La concessionnaire se charge du transport de voyageurs et de bagages à main. Elle n'est pas tenue de transporter des animaux vivants. Le Conseil fédéral statuera sur l'introduction d'un service de marchandises.

## Art. 16.

La concessionnaire est tenue de se soumettre au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses. Les modifications jugées nécessaires ne pourront être introduites qu'avec l'autorisation du Conseil fédéral.

## Art. 17.

Pour le transport des voyageurs, il pourra être perçu une taxe de 20 centimes pour le premier kilomètre et de 10 centimes pour chaque autre kilomètre de voie ferrée. La concessionnaire est tenue de délivrer des billets d'abonnements à prix réduits, à des conditions qui seront fixées d'accord avec le Conseil fédéral.

Les enfants âgés de moins de 4 ans, accompagnés d'adultes, et n'occupant pas une place distincte, sont transportés gratuitement.

Les bagages à main sont transportés gratuitement, à condition qu'ils puissent être placés dans la voiture sans incommoder les autres voyageurs; s'ils occupent une place particulière, ils sont soumis à la taxe correspondante des voyageurs.

Au cas où un service des marchandises serait organisé, le Conseil fédéral en fixera les taxes.

## Art. 18.

Pour le trafic des voyageurs, des bagages, des marchandises et des animaux vivants, d'autres chemins de fer utilisant les lignes des tramways de la ville de Zurich, le Conseil fédéral fixera les conditions et les taxes d'entente avec les administrations de chemins de fer intéressées.

## Art. 19.

Dans le calcul des taxes, les fractions de kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

## Art. 20.

Des règlements et des tarifs spéciaux seront élaborés pour les détails du service des transports.

## Art. 21.

Le montant maximum des prix de transport fixés par la présente concession sera abaissé si le bénéfice annuel afférent au capital d'établissement dépasse en moyenne six pour cent pendant six exercices consécutifs et pour chacun des trois derniers exercices, à moins que l'entreprise ne tienne suffisamment compte des intérêts de la population par d'autres réductions de taxes ou par des améliorations des conditions de transport. Le Conseil fédéral fixe le montant de la réduction.

Si le bénéfice annuel n'atteint pas deux pour cent du capital d'établissement pendant trois années consécutives, la compagnie aura droit à un

relèvement équitable du maximum des prix de transport fixés par la présente concession. Le Conseil fédéral fixera le montant du relèvement.

#### Art. 22.

La concessionnaire est tenue:

- a. d'alimenter un fonds de réserve qui servira à payer les dépenses extraordinaires nécessitées par les phénomènes naturels, les accidents et les crises, et à couvrir les déficits éventuels; il sera fait à cette fin un prélèvement d'au moins cinq pour cent sur le bénéfice annuel jusqu'à ce que le dix pour cent du capital d'établissement soit atteint;
- b. d'assurer son personnel contre la maladie;
- c. d'entretenir pour son personnel une assurance pour la vieillesse, l'invalidité et les survivants;
- d. d'assurer les voyageurs auprès d'une société d'assurance ou d'une association de chemins de fer, contre les accidents dont elle est responsable en vertu des dispositions légales.

#### Art. 23.

Les dispositions suivantes régleront l'exercice du droit de rachat par la Confédération:

a. Le rachat peut avoir lieu en tout temps; il doit être dénoncé par écrit au conseil municipal de Zurich trois ans à l'avance.

b. Par suite du rachat, la Confédération devient propriétaire de la voie, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Toutefois, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les caisses de maladie et les assurances de vieillesse, d'invalidité et de survivants. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée en parfait état. Au cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi du fonds de renouvellement ne suffirait pas à couvrir les frais, il sera effectué une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. Le prix de rachat sera égal à  $22\frac{1}{2}$  fois la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat aura été dénoncé, sous déduction du fonds de renouvellement.

Dans l'évaluation du produit net, il ne sera pris en considération et porté en compte absolument que l'entreprise de 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 com-

prises toutes les sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Au cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, la Confédération pourra à son choix soit rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation, soit demander que le Tribunal fédéral fixe l'indemnité à payer.

f. Les contestations qui pourraient surgir au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront jugées par le Tribunal fédéral.

## Art. 24.

Dans le cas où le canton aurait racheté le chemin de fer, la Confédération n'en aura pas moins, en tout temps, la faculté d'user de son droit le rachat tel qu'il est défini à l'article 23, et le canton sera tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Confédération pouvait exiger de la concessionnaire.

## II.

A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté, sont abrogés :

1. Les arrêtés fédéraux du 26 mars 1897 (*Recueil des chemins de fer 14*, 381), du 28 mars 1903 (*ibidem 19*, 63), du 19 décembre 1905 (*ibidem 21*, 334), du 20 décembre 1907 (*ibidem 23*, 402), du 21 juin 1913 (*ibidem 29*, 127), du 4 avril 1914 (*ibidem 30*, 76), du 27 mars 1918 (*ibidem 34*, 72), du 21 décembre 1918 (*ibidem 34*, 179), du 20 juin 1924 (*ibidem 40*, 83), du 27 mars 1925 (*ibidem 41*, 40), du 23 décembre 1925 (*ibidem 41*, 69) et du 25 juin 1930 (*ibidem 46*, 32), en outre les arrêtés du Conseil fédéral du 7 juillet 1900 (*ibidem 16*, 180), du 2 février 1906 (*ibidem 22*, 33), du 22 juin 1907 (*ibidem 23*, 33), du 28 décembre 1908 (*ibidem 24*, 586), du 30 avril 1909 (*ibidem 25*, 156), du 3 février 1911 (*ibidem 27*, 31), du 11 avril 1913 (*ibidem 29*, 38), du 7 décembre 1918 (*ibidem 34*, 173), du 13 août 1919 (*ibidem 35*, 78), du 4 janvier 1921 (*ibidem 37*, 21), du 23 décembre 1921 (*ibidem 37*, 122), du 17 novembre 1922 (*ibidem 38*, 105), du 24 novembre 1922 (*ibidem 38*, 107), du 5 février 1926 (*ibidem 42*, 37), du 20 juin 1928 (*ibidem 44*, 168), du 12 février 1929 (*ibidem 45*, 1), du 27 septembre 1929 (*ibidem 45*, 116) et du 18 mars 1930 (*ibidem 46*, 21), concernant la concession des tramways de la ville de Zurich, ainsi que son extension et sa modification.

2. Les arrêtés fédéraux du 25 mars 1896 (*Recueil des chemins de fer 14*, 145), du 1<sup>er</sup> juillet 1905 (*ibidem 21*, 194), du 30 mars 1906 (*ibidem 22*, 101), du 11 avril 1907 (*ibidem 23*, 76), du 8 octobre 1908 (*ibidem 24*, 401) et du 1<sup>er</sup> octobre 1927 (*ibidem 43*, 104), concernant l'octroi, la modification et l'extension de la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Zurich par Oerlikon à Seebach.

3. Les arrêtés fédéraux du 15 octobre 1897 (*Recueil des chemins de fer* 14, 500) et du 10 octobre 1902 (*ibidem* 18, 201), concernant l'octroi et la modification de la concession du chemin de fer sur route de la vallée de la Limmat, ainsi que le chiffre 1, lettre c, de l'arrêté fédéral du 22 avril 1898 (*ibidem* 15, 122), appliquant aux concessions de chemins de fer accordées le 15 octobre 1897 l'arrêté fédéral du 14 octobre 1897 concernant les clauses du rachat.

### III.

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui exercera son effet à partir du 1<sup>er</sup> mai 1931.

---

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une nouvelle concession pour les tramways de la ville de Zurich. (Du 20 mars 1931.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1931
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2666
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1931
Date	
Data	
Seite	393-405
Page	
Pagina	
Ref. No	10 086 219

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.