

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession de tramways électriques à Zurich  
(Kreuzplatz-gare centrale, Bellevue-Paradeplatz et  
gare Enge).

Du 20 mars 1896.

Monsieur le président et messieurs,

A la date du 7/14 février de cette année le *conseil communal*, agissant au nom de la *commune municipale de Zurich*, a déposé une *demande de concession* pour les nouvelles lignes de *tramways électriques* ci-après à Zurich :

1. *Kreuzplatz-Zeltweg-Paon-Seilergraben-gare centrale*;
2. *hôtel Bellevue-Pont du quai-Paradeplatz*;
3. *hôtel Bellevue-Pont du quai-gare d'Enge*.

Suivant les documents réglementaires joints à cette demande, la *première de ces lignes* commence à la Kreuzplatz en se raccordant à la ligne qui existe déjà dans la Forchstrasse, elle passera par le Zeltweg, la Heimstrasse, par une partie du Hirschengraben et par le Seilergraben, pour arriver au pont de la gare où elle se raccorde à la voie de la ligne à traction de chevaux qui sera reconstruite pour se terminer en voie en cul-de-sac à proximité de la gare centrale. Les plans de détail établiront de quelle ma-

nière cette ligne sera amenée sur la place de la gare avec celle d'Erlikon.

Le but de la ligne projetée est de faciliter les communications déjà très importantes entre les quartiers de Hirslanden et Hottingen du V<sup>me</sup> arrondissement, du Seilergraben et du Hirschengraben avec la gare centrale et avec les quartiers situés au-delà (quartiers industriel, Wipkingen, Unterstrass), cette ligne étant pour eux beaucoup plus directe que celles des tramways actuels.

La longueur de la nouvelle ligne sera de 1900 m. en chiffre rond et la différence du niveau entre les points extrêmes de 724 m., la rampe maximum de 44 ‰, le rayon minimum de 30 m. et l'écartement des rails de 1 m. Ce tramway n'aura provisoirement qu'une seule voie; on n'établira une double voie qu'à la section inférieure du Seilergraben, en raccordement avec la voie à reconstruire du pont de la gare. En sus de l'aiguille extrême sur la place de la gare, des évitements de 40 à 50 m. sont prévus, savoir au Seilergraben, sur la Heimplatz et au Zeltweg. La voie consistera en rails à gorge Phönix avec tringles d'écartement éventuellement en une superstructure d'après le système Haarmann avec des rails en trois pièces.

Le courant électrique arrivera à un moteur placé sur la voiture par un fil de contact aérien suspendu à des fils de tension entre des poteaux en fer ou entre les maisons; le retour du courant s'affectuera par les rails dont les joints seront reliés par des fils conducteurs en cuivre. Un fil de cuivre fixé dans le sol à certaines distances et relié aux rails servira en outre à compléter cette communication.

Les voitures auront 12 sièges à l'intérieur et 11 à 13 places debout sur les plateformes. Chaque voiture aura un moteur, les appareils électriques nécessaires, un frein mécanique et un frein électrique.

On projette de se procurer l'énergie électrique nécessaire soit à l'usine centrale que la ville devra établir pour exploiter au moyen de l'électricité la ligne actuelle à traction de chevaux, ou par une convention à passer avec l'une des deux compagnies qui ont l'exploitation électrique il se pourrait aussi qu'on eût recours à l'usine électrique de la ville.

Une voiture partira toutes les 6 minutes; il y aura correspondance tant à la Kreuzplatz qu'à la place de la gare, avec les courses des tramways actuels.

Le devis estimatif sommaire prévoit pour :

1. Travaux préliminaires et frais d'administration .	fr. 12,000	
2. Infrastructure et voie de fer . . . . .	» 55,000	
3. Usine électrique :		
Acquisition de terrain . . . . .	fr. 25,000	
Installations mécaniques . . . . .	» 45,000	» 70,000
4. Conduites . . . . .	» 35,000	
5. Matériel roulant . . . . .	» 75,000	
6. Divers et imprévu . . . . .	» 18,000	
		Ensemble fr. 265,000

Le rendement est calculé comme suit :

Pour environ 192,000 km. de voitures par année :

Recettes : 37 centimes par km. de voiture ou en tout	fr. 71,000
Dépenses : 32       »                       »                       »	» 61,500
	Excédent des recettes fr. 9,100

ce qui permettrait de payer 3,6 % d'intérêt du capital d'établissement.

La ligne *hôtel Bellevue-Pont du quai-Paradeplatz*, commence à l'hôtel Bellevue, où elle forme la continuation des lignes électriques venant du V<sup>me</sup> arrondissement qui y débouchent, traverse le pont du quai, le côté sud de la place de l'hôtel-de-ville et arrive par la rue supérieure de la gare à la Paradeplatz où ses voitures doivent correspondre dès le début avec les courses de tramways.

Actuellement les voyageurs utilisant les lignes électriques du V<sup>me</sup> arrondissement à l'hôtel Bellevue pour arriver à la Paradeplatz, sont obligés de descendre pour monter dans les voitures à traction de chevaux, d'y rester jusqu'au Helmhans pour descendre de nouveau. La nouvelle ligne remédierait à cet inconvénient. La communication directe Pont du quai-place de l'Hôtel-de-ville-Paradeplatz, constituera une précieuse facilité de trafic dans cette direction, la circulation par le pont du quai étant très importante.

La longueur de cette ligne sera du 700 m., la rampe maximum de 24 ‰, le plus petit rayon de courbe de 20 m. et l'écartement des rails de 1 m. La ligne entière sera probablement établie à double voie. On prévoit une conduite aérienne du courant électrique comme pour la ligne I, aussi longtemps qu'il n'y aura pas possibilité d'avoir une conduite souterraine ou des accumulateurs. La voie de fer, le matériel roulant, l'énergie électrique et l'exploitation seront établis comme pour la ligne I.

Dans l'intérêt du trafic, cette ligne trop courte ne peut pas être exploitée d'une manière indépendante, mais, provisoirement du moins, en connexité seulement avec les deux lignes électriques existantes, ce qui doit avoir lieu en ce sens que les voitures arrivant de la Forchstrasse et de la Plotzenstrasse dans la direction de la halte de l'hôtel Bellevue continueront par le pont du quai, de sorte que sur ce tronçon, comme dans la Rämistrasse, une voiture passera toutes les 3 minutes.

Le devis estimatif sommaire prévoit pour :

1. Travaux préliminaires et frais d'administration .	fr.	7,000
2. Infrastructure et voie de fer . . . . .	»	41,000
3. Usine électrique :		
Acquisition de terrain . . . . .	fr.	18,000
Installations mécaniques . . . . .	»	26,000
		<hr/>
	»	44,000
4. Conduites . . . . .	»	32,000
5. Matériel roulant . . . . .	»	38,000
6. Divers, imprévu . . . . .	»	9,000
		<hr/>
	Ensemble	fr. 171,000

Comme, ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, l'exploitation de ce tronçon intermédiaire ne pourra être indépendante, ses résultats financiers dépendent de circonstances qui ne sont pas actuellement assez connues. Il serait donc prématuré d'établir dès maintenant un calcul de rendement.

La 3<sup>me</sup> ligne enfin irait de l'hôtel Bellevue à la rue de la gare en utilisant la double voie de la ligne II, continuerait par le quai des Alpes pour arriver sur la place Alfred Escher et devant la gare Zurich-Enge.

A l'appui de ce projet l'on expose ce qui suit :

La gare Zurich-Enge du chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich qui, déjà maintenant, surtout en été, est très fréquentée, et qui le sera bien davantage encore après l'ouverture de la ligne Thalweil-Zoug en mars 1897, manque d'un raccordement suffisant au réseau actuel des tramways, attendu que la ligne à traction de chevaux la plus rapprochée, savoir la ligne Paradeplatz-Gotthardstrasse, passe à côté de la gare à une distance de 300 m. environ. Les voyageurs qui veulent arriver du V<sup>me</sup> arrondissement à la gare de Zurich-Enge sont encore plus mal servis, car, en partant de l'hôtel Bellevue ils sont obligés, soit d'aller à pied jusqu'à la gare, soit de faire le détour via Helmhaus-Paradeplatz, puis de faire encore à pied un trajet de 300 m. environ, tandis que, pour aller en

chemin de fer jusqu'à la gare Enge, il faut faire le détour par la gare centrale. Une meilleure correspondance entre les centres de circulation Paradeplatz et Bellevue et la gare de Zurich-Enge, ainsi qu'on l'obtient par la ligne III, est donc bien à désirer.

La longueur totale dès la place de l'hôtel Bellevue jusqu'à la gare de Zurich-Enge est de 900 m., la rampe maximale de 24 ‰, le plus petit rayon de courbe de 40 m. et l'écartement des rails d'un m.

Par le premier tronçon Bellevue-rue de la gare l'on utilisera la double voie de la ligne Bellevue-Pont du quai-Paradeplatz et le reste de la ligne sera également exécuté à double voie.

La superstructure, la conduite électrique, le matériel roulant, l'énergie électrique et l'exploitation sont prévus comme pour la ligne I.

Sur cette ligne, comme sur celle de la Paradeplatz à la gare de Zurich-Enge, une voiture circulera toutes les 6 minutes.

En admettant qu'en ce qui concerne la section Bellevue-Pont du quai jusqu'à la rue de la gare l'on ne se charge que des frais d'une voie, le devis estimatif sommaire prévoit pour cette ligne :

1. Travaux préliminaires et frais d'administration .	fr. 9,000
2. Infrastructure et voie de fer . . . . .	» 52,000
3. Usine électrique :	
Acquisition de terrain, bâtiment .	fr. 20,000
Installations mécaniques . . . . .	» 30,000
	» 50,000
4. Conduites . . . . .	» 39,000
5. Matériel roulant . . . . .	» 50,000
6. Divers, imprévu . . . . .	» 11,000
	<hr/>
Ensemble	fr. 211,000

Pour le calcul de rendement nous nous référons aux indications fournies au sujet de la ligne II (Bellevue-Pont du quai-Paradeplatz).

Le gouvernement du canton de Zurich, auquel le demandeur en concession a communiqué directement sa requête et que nous avons invité à vous fournir sous préavis, nous a déclaré, par office du 27 février arrivé ici le 1<sup>er</sup> mars, avoir accordé à la date du 27 février au conseil communal de Zurich pour le compte de la commune municipale, des concessions pour l'établissement et l'exploitation de ces nouvelles lignes de tramways, savoir pour :

1. Kreuzplatz-Zeltweg-Seilergraben-gare principale, et, en réunissant la 2<sup>me</sup> et la 3<sup>me</sup> ligne :

2. Bellevue-Pont du quai-rue de la gare-Paradeplatz avec embranchement dès la rue supérieure de la gare à la gare d'Enge par le quai des Alpes.

Le gouvernement nous fit expressément remarquer que les conditions des concessions, qui nous ont été transmises en même temps, en particulier les délais, ont été arrêtés d'accord avec l'autorité communale, et il nous pria d'y avoir égard en accordant la concession fédérale.

Le gouvernement ajouta qu'en accordant les concessions dont il s'agit, les demandes de concession présentées par la « Société anonyme des tramways zurichois » faisant double emploi avec celle du conseil communal, savoir pour les lignes Pont du quai-Paradeplatz et Pont du quai-gare d'Enge, ainsi que la demande de la « compagnie du tramway électrique de Zurich » pour les lignes concessionnées à la ville, dont la première n'a plus lieu d'être et la deuxième a été retirée, sont devenues caduques.

D'autres demandes de concessions avaient été, en effet, déposées précédemment pour les mêmes lignes. Celle de la société anonyme des tramways zurichois, des 28 juin et 8 octobre 1892, pour tramways à traction de chevaux (lignes Bellevue-Paradeplatz, gare d'Enge), ainsi que celle de MM. K. Schellenberg et Th. Keller pour un tramway électrique sur les mêmes lignes. Une solution provisoire a été apportée à ces demandes par arrêté fédéral du 29 mars 1893 (non entrée en matière). La première est devenue absolument sans objet par suite du prochain transfert de l'entreprise à traction de chevaux à la commune municipale de Zurich, tandis que la deuxième, après que les requérants eurent provisoirement renoncé à ce qu'il y fût apporté une solution, a été reprise plus tard, à la date du 28 mars 1893, par la compagnie des tramways électriques de Zurich, puis par requête du 25 mai 1895, étendue à la ligne Kreuzplatz-Zeltweg-Seilergraben-gare principale.

Par requête du 12 décembre 1895, cette dernière compagnie sollicite l'intervention du Département des Chemins de fer à l'égard du refus, à son avis injustifié, du conseil communal de Zurich, d'accorder la concession sollicitée, du moins pour l'extension de son réseau, pour la ligne de raccordement Kreuzplatz-gare principale. A l'appui de sa demande, la requérante a exposé d'une manière détaillée les nombreuses et inutiles démarches qu'elle a faites pour obtenir au moins la concession de cette ligne de la part de l'autorité communale compétente. En ce qui concerne l'intention du conseil communal d'acquiescer lui-même la concession dont il s'agit, la compagnie ajoutait que ce procédé de l'autorité locale compromet les intérêts les plus vitaux de son entreprise qui ne peut subsister

sans la ligne conduisant à la gare centrale. D'autre part, le refus de concession lui fait subir un dommage matériel direct en ce sens que les installations de son usine électrique ont été établies dès le début pour suffire aussi en cas d'extension de l'exploitation et qu'ainsi, en cas d'inexécution du projet, une partie des capitaux employés dans cette usine chômera.

A la date du 24 février notre Département des Chemins de fer informa la compagnie que, du moment que le conseil communal, agissant au nom de la commune municipale de Zurich, demandait lui-même la concession de la ligne Kreuzplatz-gare centrale, la Confédération ne pouvait pas intervenir en accordant la concession à la compagnie, en regard surtout de l'intention de la commune municipale de Zurich de faire des tramways une affaire communale, mais devait laisser à la compagnie le soin de s'entendre à cet égard avec les autorités locales. L'ingérence de la Confédération ne pouvait avoir lieu en vertu d'un droit légal, puisque c'est à la ville seule qu'appartient le droit de disposer de ses voies et de décider en conséquence si elle veut autoriser qu'on y établisse et exploite des tramways.

Le Département a ajouté que le dépôt par la ville d'une demande de concession équivalait à un refus définitif d'autoriser la compagnie du tramway électrique de Zurich à utiliser les voies publiques, autorisation qui, d'après une pratique constante, est indispensable pour servir de base à la concession fédérale. Il ne peut donc être entré en matière sur la demande de la dite compagnie.

Les négociations réglementaires au sujet de la demande de concession présentée par le conseil communal de Zurich ont eu lieu le 11 mars 1896; il en est résulté l'adhésion de tous les intéressés au projet de concession ci-après. Ce projet contient en général les mêmes dispositions que les autres concessions accordées ces derniers temps pour tramways à Zurich et environs, en particulier celle pour le compte de la ville de Zurich pour la ligne gare centrale-Wiedikon (Aemtlerstrasse). Il n'y a donc que peu d'articles qui nous suggèrent des observations.

Les articles 3 et 4 fixent les délais, d'accord avec la concession cantonale.

L'article 10 n'impose en première ligne à la concessionnaire que l'obligation de transporter les voyageurs et le bagage à main d'un poids inférieur à 50 kg. et il la dispense complètement du transport du bétail. En ce qui concerne le service des marchandises, sur le désir qu'en a exprimé particulièrement le gouvernement de Zurich et avec l'assentiment du conseil cantonal, nous avons ajouté une

disposition stipulant que le Conseil fédéral décidera plus tard si ce service doit être organisé.

Ainsi que cela résulte des explications fournies à la conférence par son représentant, le gouvernement cantonal, en formulant sa proposition et en insérant une disposition y relative dans la concession cantonale, n'avait pas en vue un service complet des marchandises dans l'intérieur de la ville, mais son intention est, pour le cas où la première ligne se prolongerait au-delà du territoire de la ville, de se réserver, au besoin, la faculté de faire profiter de ce service la population agricole pour transporter rapidement et commodément ses produits sur le marché de la ville. Ce service, auquel le gouvernement attache une grande importance, notamment pour le cas où l'on établirait en ville une halle ou marché couvert, pourrait être organisé de manière à ce que les agriculteurs et les jardiniers puissent transporter les mardis et vendredis de bonne heure à Zurich leurs produits dans des paniers, caisses, hottes, etc. dans un wagon spécialement construit à cet effet qui serait accroché à la voiture à voyageurs, puis reprendre le soir à la maison les marchandises invendues. Chaque expéditeur devrait charger et décharger ses colis lui-même.

A notre avis il n'y a pas lieu de s'opposer à la possibilité d'organiser un service des marchandises ainsi restreint, lorsque le réseau s'étendra au-delà du territoire de la ville, si le besoin s'en fait sentir et si ce service peut s'exécuter sans préjudice de la tâche principale qui est le transport des voyageurs et l'autre trafic, et ce d'autant moins que, d'après la rédaction choisie, c'est au Conseil fédéral à prendre, cas échéant, une décision à ce sujet. Nous n'aurions pas pu par contre adhérer à l'obligation d'exécuter le service des marchandises pur et simple, c'est-à-dire le service complet des marchandises dans l'intérieur de la ville, cela ne conviendrait pas pour l'exploitation d'un tramway.

La perspective éventuelle d'un service des marchandises exige à la fin de l'article 14 l'insertion d'une disposition portant que, dans ce cas, le Conseil fédéral fixera les taxes.

Ainsi que cela a eu lieu dans la concession Zurich (gare centrale)-Wiedikon (Aemtlerstrasse) nous avons aussi laissé de côté ici à l'article 18 l'obligation imposée aux *compagnies* d'alimenter des fonds spéciaux et d'assurer les voyageurs et le personnel en ce qui concerne les conséquences découlant de la loi sur la responsabilité civile. Nous avons admis que la commune de Zurich présente à cet égard toutes les garanties nécessaires.



Nous vous recommandons d'accorder la concession sollicitée en adoptant l'arrêté dont la teneur suit et vous présentons, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 20 mars 1896.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération :*

A. LACHENAL.

*Le chancelier de la Confédération*

RINGIER.

---

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession de tramways électriques à Zurich  
(Kreuzplatz - gare centrale, Bellevue - Paradeplatz  
et gare Enge).

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vue la demande de la commune municipale de Zurich, du 7/14  
février 1896 ;

vu le message du Conseil fédéral du 20 mars 1896,

*arrête :*

Il est accordé à la *commune municipale de Zurich* une concession pour l'établissement et l'exploitation de tramways électriques à Zurich : 1. du *Kreuzplatz* à la *gare centrale*, par le *Zeltweg*, la *Hünistrasse*, le *Hirschengraben* et le *Seilergraben* ; 2. de l'*hôtel Bellevue* au *Paradeplatz*, par le pont du quai et de la *rue supérieure de la gare* à la *gare d'Enge* par le *quai des Alpes*, aux conditions renfermées dans les articles suivants :

Art. 1<sup>er</sup>. 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'heure de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de 50 ans à dater du jour du présent arrêté.

Art. 3. 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 et les règlements.

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

Art. 4. Les lignes concessionnées devront être entièrement achevées et livrées à l'exploitation dans le délai de 12 mois à partir du commencement des travaux.

Art. 5. L'exécution de la construction, ainsi que des installations nécessaires à l'exploitation, ne pourra avoir lieu que sur la base de plans 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. 6. Les lignes seront construites provisoirement à une voie d'1 m. d'écartement entre rails, sauf les tronçons à double voie nécessaires aux évitements.

Art. 7. 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. 8. L'administration des tramways devra fournir, aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction et 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. 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 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. 10. La concessionnaire se charge en première ligne du transport des voyageurs et du bagage à main dont le poids n'exécède pas 50 kg. Elle n'est pas tenue de transporter du bétail. Le Conseil fédéral prendra une décision au sujet du transport des marchandises.

Art. 11. L'administration des tramways se soumettra au règlement de transport des chemins de fer suisses. Si des modifications sont jugées nécessaires, elles ne pourront être introduites qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 12. D'une manière générale, l'administration des tramways a la faculté de fixer le nombre des trains journaliers et leur horaire. Tous les projets qui se rapportent à des trains réguliers devront néanmoins être soumis au département des chemins de fer et ils ne pourront être appliqués avant d'avoir été approuvés.

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

Art. 13. Il n'y aura qu'une classe de voitures dont le type sera arrêté par le Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le parcours de la ligne entière ou d'une partie de la ligne l'on percevra 10 centimes par personne pour le 1<sup>er</sup> kilomètre et 5 centimes pour chaque kilomètre suivant.

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

L'administration émettra des billets d'abonnement à taxes réduites, à des conditions à arrêter d'accord avec le Conseil fédéral.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de son bagage à main, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans la voiture; si ce bagage exige une place spéciale, il paiera la taxe des voyageurs.

Si le transport des marchandises est organisé, le Conseil fédéral en fixera les taxes.

Art. 15. On établira des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 16. Tous les règlements et tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 17. 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 ville de Zurich 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. 18. La concessionnaire devra créer une caisse de malades et de secours pour son personnel ou l'assurer à une société d'assurances. Les prescriptions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 19. En ce qui concerne l'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation des tramways ce sont les prescriptions indiquées par le Oonseil d'Etat du canton de Zurich dans ses arrêtés du 27 février 1896 qui font règle, pour autant qu'elles ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente concession et de la législation fédérale.

Art. 20. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, les dispositions suivantes sont appliquées.

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1915, et à partir de ce moment, à une époque quelconque. La ville de Zurich 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 pension 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 par 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> mai 1930 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce produit net, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve qui pourraient exister. 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 de tramways 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. 21. Dans le cas où le canton de Zurich aurait opéré le rachat des tramways, 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 20, 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 céder au canton.

Art. 22. 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 la concession de tramways électriques à Zurich (Kreuzplatz-gare centrale, Bellevue-Paradeplatz et gare Enge). Du 20 mars 1896.**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1896
Date	
Data	
Seite	230-243
Page	
Pagina	
Ref. No	10 072 316

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.