

## Message

du

### Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la concession pour un chemin de fer de Genève à Annemasse.

(Du 18 mai 1877.)

---

Monsieur le Président et Messieurs,

En 1868, le Gouvernement français avait concédé la ligne Thonon-Annemasse et, éventuellement, pour remplacer la ligne Annemasse-Collonges, déjà concédée, la ligne Annemasse-Annecy et Annemasse-frontière suisse. A ce moment, la Suisse fit des efforts pour assurer l'exécution du tracé prévu éventuellement et du raccordement direct de Genève avec la Haute-Savoie. Il en résulta une convention entre la Suisse et la France, datée du 24 novembre 1869 et garantissant au Chablais, au Faucigny et au Genevois diverses faveurs de péages, dans la supposition de la construction d'un chemin de fer Genève-Annemasse-Annecy. Cette convention ne fut pas ratifiée par la France; depuis ce temps, la ligne Collonges-Annemasse a été définitivement décrétée et se trouve actuellement en voie de construction.

En mai 1873, MM. Thomas Dyson, ingénieur, Francis Dyson, négociant à Londres, et J.-P. Mottu, propriétaire à Chêne-Bougeries, demandèrent une concession pour un chemin de fer partant de la gare actuelle de Genève, traversant le Rhône en-dessous de St-Jean, suivant la rive droite de l'Arve, passant par la Cluse, Malagnou,

les Eaux-Vives et Chêne-Bougeries et allant à la frontière près d'Annemasse, entre Chêne-Bourg et Thônex. L'année suivante, à la suite d'un changement dans le chiffre de la subvention réclamée de Genève, le projet fut modifié en ce sens que la ligne traverserait l'Arve pour passer par Carouge et arriver à Chêne au moyen d'une grande courbe allant jusque près de Veyrier.

Le Conseil d'Etat de Genève ayant émis l'idée que le moment était mal choisi pour traiter la demande de concession, et cela à plusieurs points de vue, et que notamment il était bon d'attendre qu'il ait été pris des décisions définitives sur la nature du réseau des chemins de fer de la Haute-Savoie et sur la personne du concessionnaire, et ayant fait entrevoir qu'il était dans les possibilités que l'Etat de Genève se décidât à construire lui-même le chemin de fer, nous avons laissé la demande de côté.

Par les mêmes motifs, nous avons gardé la même attitude à l'égard d'un projet, avec demande de concession annoncée, qui nous avait été présenté en juin 1874 par MM. Eugène Gellerat, entrepreneur de chemins de fer à Paris, Gustave Henry, ingénieur à Genève, et Ernest Debains, ingénieur civil à Paris, pour un chemin de fer de Genève à Annemasse ou Veyrier (avec tracé ou bien depuis la gare de Cornavin, par Plainpalais, près de l'Hôpital cantonal, et Jargonnant, à Chêne et à la frontière, avec embranchement de Plainpalais à Carouge, — ou bien, d'une part, une ligne de la gare de Cornavin, par Carouge, à Veyrier, et de l'autre, une ligne des Eaux-Vives, par Chêne, à Moillesulaz); en 1876, on a présenté une variante (gare de Cornavin-St-Julien).

Enfin, nous avons encore à mentionner, parmi les efforts faits pour relier directement Genève avec la Savoie, une demande de concession, présentée en avril 1873 par MM. le D<sup>r</sup> Duchosal et consorts, pour un chemin de fer à voie étroite de la gare de Cornavin à St-Julien. Ce projet est venu se heurter contre l'opposition des autorités genevoises, attendu qu'il menaçait d'entraver outre mesure le trafic sur les routes, notamment sur la route d'accès à la gare.

Dans l'intervalle, l'Etat de Genève prit l'affaire dans ses propres mains. Le 12 octobre 1874, le Grand Conseil chargea le Conseil d'Etat de faire faire des études sur un chemin de fer de la gare de Cornavin à Annemasse, par Carouge, les Eaux-Vives et Chêne. En février 1876, le Gouvernement présenta son rapport sur la mission dont il avait été chargé et déposa les plans et devis pour trois tracés différents.

Les délibérations du Grand Conseil aboutirent à la loi du 4 novembre 1876, chargeant le Conseil d'Etat de demander, au nom de l'Etat, la concession qui fait l'objet du présent message.

La ligne part de la gare actuelle de la Suisse Occidentale, longe la ligne de Lyon sur un certain parcours, traverse le Rhône au-dessous de l'usine à gaz et l'Arve un peu en amont de sa jonction avec le Rhône, pour arriver sur la plaine de la Praille, à l'ouest de Carouge, où sera établie une gare pour cette ville; puis elle coupe, au sud de Carouge, les routes cantonales allant à St-Julien et à Troinex, s'infléchit vers l'est au nord de Troinex, traverse de nouveau l'Arve en aval du pont de Sierne, se dirige vers le nord du côté de Chêne-Bougeries, entoure cette localité, passe au nord de Chêne-Bourg et de Moillesulaz, pour se terminer au ruisseau du Foron, dans la direction d'Annemasse. Un embranchement relie la station de Chêne-Bourg avec une tête de ligne près de Vollandes (Jargonant), qui sera pour le quartier de Rive ce qu'est la gare de Cornavin pour le quartier de St-Gervais.

La longueur de la ligne est de 12,7 kilomètres; la pente maximum de 18 ‰. Les frais sont évalués approximativement à fr. 8,680,000, soit à fr. 717,500 par kilomètre.

Quant aux conditions de la concession, nous n'avons que trois observations à présenter.

1° Le fait que ce n'est pas à une société, et spécialement à une société par actions, mais bien à un Etat, que la concession est accordée, a obligé de faire subir à la concession normale un certain nombre de modifications. En se basant sur cette circonstance, le Gouvernement de Genève a demandé l'insertion d'une clause garantissant à l'Etat la possibilité de rétrocéder à une compagnie la concession obtenue. Toutefois nous devons rappeler, à ce propos, qu'une clause de ce genre ne serait pas de nature à dispenser de l'approbation de cette cession par l'Assemblée fédérale, mais qu'une cession est toujours possible sous réserve de cette ratification. Cette clause est donc inutile.

2° L'exécution de la ligne, qui servira bien moins au trafic local qu'au trafic international, dépend essentiellement du traité à conclure avec la France pour le raccordement à Annemasse et pour la construction du tronçon situé entre la frontière et Annemasse. Aussi les délais de construction ne peuvent-ils pas être fixés d'une manière absolue, mais relative seulement, en prenant en considération la convention à conclure au sujet du raccordement technique avec les chemins de fer de la Haute-Savoie.

3° La loi genevoise du 4 novembre et la demande de concession prévoient une durée de 99 ans. Or, on sait que les concessions accordées par la Confédération se bornent à une durée de 80 ans; ce n'est que dans un petit nombre de cas que l'on a dévié de cette règle en prolongeant quelque peu cette durée, lorsqu'une ligne concédée constituait simplement une faible partie d'une ligne concédée sous l'empire de l'ancienne loi, et qu'en conséquence une diversité dans la durée des concessions paraissait illogique. Dans l'espèce, non seulement il n'y a aucun motif de faire une exception, mais encore des raisons puissantes plaident en faveur du mode usuel de procéder. Le 25 juin 1857, soit presque exactement 80 ans après la date probable de la concession dont il s'agit, la concession de la ligne Genève-Versoix atteint son échéance, et le second terme de rachat pour celle-ci tombe au 1<sup>er</sup> mai 1903, en concordance avec la date à laquelle, d'après la concession normale, commence la faculté de rachat.

Du reste, les conditions proposées ne s'écartent pas de celles des concessions ordinaires.

Nous vous proposons d'accorder la concession conformément au projet d'arrêté ci-après, et nous saisissons cette occasion pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 18 mai 1877.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le vice-Président :*

SCHENK.

*Le Chancelier de la Confédération :*

SCHIESS.

---

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession pour un chemin de fer Genève-Carouge-Chêne.

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Conseil d'Etat du Canton de Genève, de février 1877;

vu le message du Conseil fédéral, du 18 mai 1877,

*arrête:*

Il est accordé à l'Etat de Genève une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Genève (gare de Cornavin) par Carouge (la Praille) et Chêne jusqu'à la frontière française vers Annemasse, avec embranchement de Chêne aux Volandes, 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'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée jusqu'au 25 juin 1957.

Art. 3. Dans le délai de dix-huit mois, à dater de l'époque à laquelle le raccordement technique de la ligne concédée avec les chemins de fer de la Haute-Savoie sera réglé entre les Gouvernements des deux pays intéressés, le concessionnaire devra présenter

au Conseil fédéral les documents techniques prescrits par la loi ou les règlements.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer six mois après cette époque.

Art. 4. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation cinq ans après le commencement des travaux de terrassements.

Art. 5. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, 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 terrassements et travaux d'art seront établis pour une double voie. Toutefois, la pose de la seconde voie peut être ajournée, tant que la nécessité n'en sera pas démontrée.

Art. 7. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillancer 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 et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 8. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés du chemin de fer 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, en cas de nécessité, destitués.

Art. 9. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 10. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 11. Pour le transport des voyageurs, il sera établi trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes

les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

L'administration devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des sièges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 12. Le concessionnaire est autorisé à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1<sup>re</sup> classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,  
 dans les wagons de 2<sup>me</sup> classe, 7 cent. par kilomètre,  
 dans les wagons de 3<sup>me</sup> classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2½ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

L'administration est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 13. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police

fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 14. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 c.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 c.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 15. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de  $\frac{5}{10}$  de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 fr.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxes en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

L'administration est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés en grande vitesse, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.



Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 16. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, le concessionnaire est tenu d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 17. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 18. Les chiffres de taxes établis par les art. 12, 14 et 15 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, l'administration doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de l'administration, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 19. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 20. Tous les 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. 20. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et le concessionnaire 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. 22. Dans le cas où l'administration aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 23. L'administration est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 24. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, les dispositions suivantes seront appliquées:

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. Le concessionnaire devra être informé 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 des 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 à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant. 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.
2. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1918, 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 au concessionnaire; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1<sup>er</sup> mai 1918 au 1<sup>er</sup> mai 1933, à 22 1/2 fois, et du 1<sup>er</sup> mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit pro-

duit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, 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 on ne portera 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'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation 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. 25. 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 la haute Assemblée fédérale concernant  
la garantie fédérale à accorder à une loi constitution-  
nelle du Canton de Zurich.

(Du 23 mai 1877.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Le Grand Conseil du Canton de Zurich a décrété, le 26 février 1877, une loi constitutionnelle concernant l'exécution de l'art. 89 de la Constitution fédérale; cette loi constitutionnelle a été soumise le 15 avril de cette année à la votation populaire et, sur 57,614 votants, a été acceptée par 25,151 voix contre 16,613 (91 bulletins n'étaient pas valables).

Voici le texte de cette loi:

### « Loi constitutionnelle concernant

*l'exécution de l'art. 89 de la Constitution fédérale.*

« Art. 1<sup>er</sup>. Le droit de demander, au nom du Canton de Zurich, que des lois fédérales ou des arrêtés fédéraux qui sont d'une portée générale et n'ont pas un caractère d'urgence soient soumis à l'adoption ou au rejet du peuple, est déferé au Grand Conseil.

## **Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la concession pour un chemin de fer de Genève à Annemasse. (Du 18 mai 1877.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1877
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1877
Date	
Data	
Seite	8-19
Page	
Pagina	
Ref. No	10 064 598

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.