

cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 25 juin 1875.

Au nom du Conseil fédéral suisse,  
*Le Président de la Confédération:*  
 SCHERER.

*Le Chancelier de la Confédération:*  
 SCHIESS.

---

## MESSAGE

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant  
 la concession de tramways à Genève.

(Du 28 juin 1875.)

Monsieur le Président et Messieurs,

MM. Antonin Févat, à Genève, membre de l'administration des lignes Genève-Chêne et Genève-Carouge, et Simon Philippart, à Paris, président de la Compagnie du tramway du Nord, nous ont exposé que les tramways Genève-Chêne et Genève-Carouge, construits en 1862 et 1863, doivent absolument être renouvelés et réparés, que le second de ces tramways doit en outre être pourvu de nouveaux wagons; ils ajoutent que les deux Sociétés qui possèdent actuellement ces lignes sont hors d'état de supporter les frais qu'occasionneront ces travaux et acquisitions et qu'on ne peut trancher heureusement les difficultés résultant de cette impossibilité qu'en fusionnant les deux lignes, en agrandissant le réseau et en employant à cet effet les rues les plus fréquentées. En conséquence, MM. Antonin Févat et Simon Philippart (ce dernier représentant principalement les intérêts financiers de l'entreprise) demandent la concession d'un réseau de tramways, qui comprendra d'abord les deux lignes déjà construites; celles-ci se relieront par les rues de la Corraterie, Centrale, des Allemands, de la Croix d'Or et de Rive; puis le réseau se développera de la gare de Montbrillant au pont du Mont-Blanc et aux places du Lac et du Molard par la rue du Mont-Blanc, créant ainsi au trafic une nouvelle artère de commu-

nication. Attendu qu'aux jours de marché les lignes passant par les étroites rues des Allemands, du Marché, de la Croix d'Or et de Rive ne peuvent pas être exploitées, les postulants se sont en outre arrêtés à l'établissement d'une sorte de ligne parallèle, qui d'un côté comprendra un embranchement allant du voisinage du pont du Mont-Blanc au sud par le place du Port, la rue du Rhône et la rue d'Italie, et d'un autre côté aura un second embranchement partant également du voisinage du pont du Mont-Blanc pour suivre le Grand Quai (nommé sur la carte Quai du Lac), la place du Rhône, la rue du Rhône et la place de Bel-Air.

Enfin, déférant au désir du Conseil d'Etat de Genève, ils se sont engagés à construire le tronçon de Chêne-Bougeries à Moillesulaz, qui était déjà compris dans la concession Genève-Chêne accordée le 1<sup>er</sup> juillet 1863; l'établissement de ce tronçon aura lieu dans un plus long délai, soit de deux ans, vu qu'une route tendant de Chêne-Bougeries à Chêne-Bourg doit auparavant être projetée, décrétée, puis exécutée.

Pour autant qu'on en peut juger par les plans, dont une partie seulement ont été produits (savoir ceux qui se rapportent aux lignes projetées à l'origine), le réseau entier comportera une extension d'environ 10 kilomètres; les deux lignes déjà établies sont comprises dans ce chiffre pour 5  $\frac{1}{2}$  kilomètres. Le maximum de pente sera d'environ 5,7 ‰. Les projets indiquent la même largeur de voie que celle employée pour les grandes lignes. Les frais sont devisés à fr. 140,000 par kilomètre; à ces frais s'ajouteront approximativement fr. 400,000 pour la liquidation des Compagnies actuelles.

En ce qui concerne les conditions de la concession, nous nous référons, quant aux points généraux, à notre message relatif au tramway Boujean-Bienne-Nidau; quant au projet qui nous occupe spécialement, nous nous bornons à formuler les observations suivantes:

1. Maintenant qu'une entente complète, à l'exception de deux points dont nous nous occuperons plus bas, est intervenue entre les pétitionnaires et le Gouvernement de Genève, nous ne croyons pas qu'il soit opportun d'examiner de plus près les propositions faites à l'origine et partant de points de vue divergents. Nous mentionnerons brièvement que les postulants ont renoncé à la concession éventuelle de lignes nouvelles, soit à un privilège à ce sujet pendant trois ans, qu'ils ont renoncé à l'idée d'établir deux classes de wagons et qu'enfin la disposition, d'après laquelle l'exploitation

peut être faite au moyen de locomotives au lieu de chevaux, a été retranchée.

2. Les mots « de la Direction » contenus à l'art. 4 ont été supprimés, par la raison que les pétitionnaires ont déclaré qu'ils n'institueront aucune Direction.

3. Les concessions accordées par le Canton de Genève pour Genève-Chêne et Genève-Carouge deviennent nulles par le fait que la Confédération accorde elle-même une concession. Les concessionnaires devront répondre à toutes les réclamations qui pourraient être formulées par les intéressés vis-à-vis des anciennes entreprises. L'exécution de cette disposition ne rencontrera aucune difficulté, puisque la nouvelle concession n'est pas octroyée à MM. Févat et Philippart à titre de personnes privées, mais bien pour le compte des Compagnies qu'ils représentent, soit des propriétaires des deux susdits tramways genevois.

4. Les postulants ont insisté tout particulièrement pour que l'article 19, qui les oblige à modérer les taxes au cas d'un rendement dépassant le 8 %, soit éliminé.

Nous croyons que les motifs invoqués à l'appui de cette proposition (diminution du capital ; difficulté de réduire les taxes dans une proportion modérée, attendu que celles-ci devraient être abaissées au moins de 5 centimes) ne sont pas suffisamment fondés pour permettre une exception à la concession normale. La ville de Genève avait même revendiqué la moitié du revenu net dépassant ces 8 %, mais le Conseil d'Etat avait renoncé à prendre en considération cette demande, à la condition que la concession normale fasse ici règle, dans ce sens que les résultats favorables produisent directement des allégements dans le transport des voyageurs. Si l'on examine le fait que le Canton et la ville de Genève cèdent gratuitement les routes et places pour l'établissement des tramways, tandis que d'autres autorités, ainsi que cela est démontré dans notre message concernant la ligne Boujean-Bienne-Nidau, exigent des indemnités très-élevées en échange de l'emploi de leurs terrains, l'entreprise en question n'est aucunement fondée à se plaindre de la disposition dont il s'agit. Il n'est du reste nullement entendu par là que la réduction des taxes doive dans tous les cas atteindre un chiffre d'après lequel les entrepreneurs ne retireraient jamais plus du 8 %.

5. Enfin les postulants ont déclaré provisoirement ne pouvoir accepter la concession qu'à la condition qu'il ne soit pas question de rachat dans les vingt premières années après l'ouverture de l'exploitation.

Comme il paraît invraisemblable que le rachat soit effectué dans un court délai à partir du moment où la concession sera accordée, nous croyons qu'au cas particulier nous ne devons également pas recommander qu'il soit satisfait au désir de MM. Philippart et Févat. Le Conseil d'Etat du Canton de Genève attache une grande importance à ce qu'à l'égard du rachat la concession demandée soit de même teneur que l'ancienne concession du 1<sup>er</sup> juillet 1863 (sous réserve toutefois que le Tribunal fédéral, au lieu des tribunaux ordinaires, a été désigné pour nommer en cas de litige les arbitres). Les autorités fédérales, qui ne sont pas ou tout au moins peu intéressées dans cette question, n'ont pas à se prononcer sans raisons majeures à l'encontre des vœux des autorités de Genève. Vu l'indemnité équitable qui leur est assurée et comparaison faite avec les tramways étrangers, dont la plupart sont concédés pour un terme moins long et doivent dans certains cas être détruits avant l'échéance de la concession sans aucune indemnité, les postulants à la concession proposée se trouvent en droit dans une situation très-favorable.

En vous informant du vif désir des pétitionnaires que leur proposition, eu égard à l'état défectueux des tramways actuellement exploités à Genève, qui réclame une prompte amélioration, soit prise sans retard en considération, nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet d'arrêté ci-après, et nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler l'assurance de notre considération distinguée.

Berne, le 28 juin 1875.

Au nom du Conseil fédéral suisse,  
*Le Président de la Confédération:*  
 SCHERER.

*Le Chancelier de la Confédération:*  
 SCHIESS.

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession de chemins de fer à traction de chevaux  
(tramways) sur territoire genevois.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

### CONFÉDÉRATION SUISSE

vu les requêtes de MM. Simon Philippart, à Paris, et Antonin Févat, à Genève, des 9 décembre 1874 et 20 janvier 1875 ;

vu le message du Conseil fédéral du 28 juin 1875,

*arrête :*

Il est accordé à MM. Simon Philippart, président de la Société des tramways du Nord (France), à Paris, agissant au nom de cette Société, et Antonin Févat, président de la Société du tramway de Genève à Carouge et administrateur de celle de Genève à Chêne, agissant au nom de ces deux Sociétés, une concession pour l'établissement et l'exploitation des tramways suivants :

1° sur la route de Genève, de la place du Rondeau (Carouge) à la place Neuve (Genève), dans la même étendue que le tramway actuel ;

2° de la place Neuve au cours de Rive, en passant par la rue de la Corraterie, la rue Centrale, la rue des Allemands, la rue du Marché, la rue de la Croix d'Or et la rue de Rive ;

3° de Montbrillant à la rue du Marché, à la Corraterie et au cours de Rive, savoir depuis le pont du chemin de fer par la rue

du Mont-Blanc et le pont du Mont-Blanc, d'une part par la place du Lac et la place du Molard, de l'autre par le Grand Quai, la place du Rhône, la rue du Rhône et la place de Bel Air; et enfin, du pont du Mont-Blanc par la place du Port, la rue du Rhône et la rue d'Italie;

4° du cours de Rive à Chêne-Bougeries, dans la même étendue que le tramway actuel;

5° de Chêne-Bougeries à Moillesulaz, en passant par Chêne-Bourg,

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, pour autant qu'elles seront déclarées applicables aux tramways.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de cinquante ans à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1877.

Art. 3. Le siège de la Société est à Genève.

Art. 4. La majorité des membres du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de deux 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, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 15 octobre 1875.

Art. 6. Toutes les lignes concessionnées devront être entièrement achevées et livrées à l'exploitation d'ici au 1<sup>er</sup> juillet 1877, sauf la ligne de Chêne - Bougeries à Moillesulaz, qui devra être achevée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1879.

Chaque ligne pourra, avec l'autorisation du Conseil fédéral, être ouverte aussitôt après son achèvement.

Art. 7. 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. 8. Toutes les lignes seront à deux voies. Toutefois, le Conseil fédéral, sur le préavis du Canton de Genève, pour les routes cantonales, et de l'autorité municipale, pour les rues de la ville de

Genève, pourra n'autoriser qu'une seule voie dans les rues et routes trop étroites ou trop encombrées.

Art. 9. Pour pouvoir se servir des routes, places publiques, etc., que ce soit pendant la durée de la construction seulement ou pour l'établissement définitif et l'exploitation de leurs lignes, les concessionnaires devront avant tout tâcher de s'entendre avec les propriétaires. Le cahier des charges sera présenté à l'examen et à l'approbation du Conseil fédéral. Si, jusqu'à l'expiration du terme fixé pour la présentation des plans, les intéressés n'ont pas réussi à s'entendre, le Conseil fédéral décidera sur les points en litige.

Art. 10. Les concessionnaires devront, au moins trois mois avant l'ouverture de l'exploitation, présenter au Conseil fédéral des propositions relativement aux détails de l'exploitation, à la sécurité de la circulation sur les routes, à la police de la voie, etc. Le Conseil fédéral invitera les autorités du Canton et de la ville de Genève à fournir leur préavis sur les propositions des concessionnaires et donnera alors les prescriptions nécessaires en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation.

Art. 11. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Genève et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 12. L'administration du chemin de fer 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 et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 13. 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. 14. Les concessionnaires se conformeront à l'horaire suivant : En été, le service commencera à 6  $\frac{1}{2}$  heures du matin pour finir à 10 heures du soir. En hiver, le service commencera à 8 heures du matin pour finir à 10 heures du soir. Il y aura un départ au moins toutes les 10 ou 15 minutes sur chaque ligne. Toutefois, sur la ligne de Chêne les départs pourront avoir lieu seulement toutes les 20 minutes. Il sera facultatif aux concessionnaires

naires d'établir des départs plus nombreux et en dehors des limites de temps qui viennent d'être indiquées. Les courses effectuées dans ce dernier cas pourront faire l'objet d'un tarif spécial, qui devra être homologué par le Conseil fédéral.

Le Conseil fédéral et, en cas d'urgence, le Conseil d'Etat de Genève ont le droit d'exiger la suspension momentanée du service de certaines lignes ou parties de lignes, dans les circonstances extraordinaires, telles que fêtes et cérémonies publiques, ou lorsque l'exécution des travaux de voirie rendront le passage difficile ou dangereux. Ils ont notamment le droit de suspendre le service de la seconde ligne pendant les heures fixées pour les marchés publics. Les concessionnaires ne pourront réclamer aucune indemnité pour le fait de ces interruptions de service.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport d'une personne, au maximum 15 centimes pour le premier kilomètre ou fraction et 5 centimes pour chaque kilomètre ou fraction en sus. Exceptionnellement, la taxe pour la ligne de Carouge (place du Rondeau) à Genève (place Neuve) ne pourra dépasser 15 centimes.

Les enfants au-dessous de 3 ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement.

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.

Les entrepreneurs adopteront pour chaque ligne ou section de ligne des prix uniques basés sur les tarifs ci-dessus.

Les entrepreneurs sont tenus d'accorder des billets d'abonnement à prix réduit.

Art. 16. Les concessionnaires sont dispensés de l'obligation du transport du bétail.

Les concessionnaires ne pourront organiser un service de marchandises sans l'autorisation du Conseil fédéral. L'Assemblée fédérale fixera les taxes y relatives, après avoir entendu les entrepreneurs et le Conseil d'Etat. Elles ne devront en aucun cas être plus élevées que les taxes de camionnage actuellement appliquées dans le Canton de Genève par les Compagnies de chemins de fer.

Art. 17. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.



Art. 18. 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. 19. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 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 est tenue d'accorder aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès partout.

Art. 21. Les lignes de tramways empruntant à titre précaire des routes et rues qui dépendent du domaine public ne doivent être considérées que comme objets mobiliers. En conséquence, les lois spéciales sur les chemins de fer sont inapplicables à ces lignes, en tout ce qui concerne la propriété du sol, les servitudes et autres droits réels. Notamment, ces lignes ne pourront être assujetties à aucune hypothèque, antichrèse, séquestre ou nantissement.

Art. 22. A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, l'Etat et la ville de Genève seront subrogés à tous les droits des concessionnaires en ce qui concerne la propriété de la voie et des rails établis sur leurs domaines respectifs. L'Etat et la ville de Genève entreront immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur le domaine public, et les concessionnaires seront tenus de leur remettre le tout en bon état. Quant aux approvisionnements, aux objets mobiliers, y compris les chevaux, l'Etat et la ville de Genève seront tenus, si les concessionnaires le requièrent, de les prendre à dire d'experts; réciproquement, si l'Etat et la ville de Genève le requièrent, les concessionnaires seront tenus de les leur céder également à dire d'experts.

Dans ce cas, les parties devront se faire connaître leurs intentions trois mois avant l'expiration de la concession.

Art. 23. L'Etat et la ville de Genève auront en tout temps le droit de racheter les tramways moyennant une juste indemnité. Cette indemnité sera déterminée par des arbitres nommés amiable-

ment, ou à défaut par le Tribunal fédéral. En vue de ce rachat possible, les concessionnaires adresseront chaque année et remettront à l'administration un inventaire général de l'actif et du passif au 31 décembre.

Art. 24. La présente concession annule les concessions de tramways précédemment faites par le Canton de Genève. Les concessionnaires restent civilement responsables pour toutes réclamations qui seraient présentées par des intéressés aux anciennes concessions.

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 concession d'un tramway de Boujean par Bienne  
à Nidau.

(Du 28 juin 1875.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Il s'est constitué à Bienne une Compagnie de tramways dans le but « de procurer à la ville de Bienne et environs, par l'établissement d'un tramway Boujean-gare de Bienne-Nidau, une voie de communication à bon marché, d'utilité publique et désirable sous tous les rapports, et d'exploiter cette entreprise pour son propre compte ou par bail » (art. 1<sup>er</sup> des statuts provisoires du 17 mai 1874).

Le tramway commence près du pont des écluses de Boujean, arrive de là par la route de Bienne, appartenant à l'Etat, au faubourg du Jura, traverse ensuite sur une longueur de 2650 pieds le territoire de la ville pour revenir de nouveau près de la porte de Pasquart (faubourg du Lac) sur le terrain de l'Etat. Puis il franchit de nouveau la route communale et, continuant à 10 pieds de distance du trottoir, arrive sur la place de la gare, sans altérer d'une manière quelconque le profil de la route dans son niveau. A partir de la gare de Bienne, le tramway conduit jusqu'au magasin de sel de Nidau, utilisant aussi, sur ce tronçon de 4500 pieds, la route de l'Etat.

## **MESSAGE du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la concession de tramways à Genève. (Du 28 juin 1875.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1875             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 29               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 10.07.1875       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 654-664          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 063 734       |

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.