

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer à voie étroite reliant Genève à la frontière française vers St-Julien d'une part, et vers Ferney d'autre part.

(Du 6 juin 1879.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Depuis la fin de l'année 1877 déjà, deux demandes de concession pour une voie ferrée sont pendantes, qui tendent toutes deux à procurer une meilleure communication aux localités frontières de St-Julien (au sud du Canton de Genève) et Ferney (au nord du Canton), et aux communes intermédiaires, soit entre elles, soit avec la ville de Genève.

L'une de ces demandes, introduite par MM. B. Dussaud, membre du Grand Conseil de Genève, et Ch. Revel, rue Lafayette n° 38, à Paris, vise l'autorisation de construire et d'exploiter un chemin de fer continu avec un écartement entre rails d'un mètre. Les deux lignes de St-Julien et de Ferney se rencontreraient à Genève dans la rue des Grottes, à proximité immédiate de la gare du Paris-Lyon-Méditerranée.

L'autre demande, émanant de la Compagnie générale des tramways suisses à Genève, entend établir la même communication continue au moyen d'un tramway à voie normale, qui se souderait à

Carouge pour la direction de St-Julien et sur la place Cornavin pour le tronçon sur Ferney.

Les deux projets ont ceci de commun qu'ils empruntent autant que possible les routes existantes et qu'ils n'empiètent sur la propriété privée que là seulement où les conditions locales ne permettent pas d'utiliser la chaussée. En outre, les deux pétitionnaires désirent que la concession s'étende exactement jusqu'à la frontière suisse, et ils réservent pour plus tard les négociations au sujet de la continuation de la ligne sur territoire français. Dans leurs calculs relatifs au rendement, ils concluent également que le Canton ou les communes intéressées devront contribuer largement aux frais de construction, attendu qu'à ce défaut les recettes présumées ne suffiraient pas au service des intérêts du capital engagé.

Le Conseil d'Etat du Canton de Genève, qui appuie d'emblée l'idée des communications projetées de et pour Genève, s'est prononcé à réitérées fois, dans le cours des délibérations, en faveur de la concession pour un chemin de fer à voie étroite (projet de MM. Dussaud et Revel). En cela, il est d'accord avec les communes de Carouge, Plainpalais, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Lancy, Grand-Saconnex et Petit-Saconnex, tandis que les autorités de la ville de Genève n'ont pas déclaré lequel des deux systèmes en question elles préfèrent, mais se sont bornées à formuler certaines réclamations quant à la construction et à l'exploitation, pour l'éventualité de la concession de l'un ou de l'autre.

En admettant qu'une concession soit accordée, nous n'avons pas d'objections à présenter contre la manière de voir du Conseil d'Etat de Genève, qui se prononce en faveur d'un chemin de fer à voie étroite; car le projet concurrent avec voie normale serait établi comme soudure aux tramways de la ville et exécuté parfaitement à l'instar de ceux-ci. Cette voie ne pourrait donc jamais servir à la circulation du matériel roulant des lignes normales, et l'unique avantage qu'aurait, en l'espèce, l'écartement normal sur la voie étroite ferait ainsi défaut; en revanche, cette dernière est supérieure au système normal en ce qu'elle emprunte la route sur une largeur moindre.

Il ne saurait exister aucun doute sur la question de savoir à qui la concession doit conséquemment être accordée, car MM. Dussaud et Revel seuls ont sollicité la concession pour un chemin de fer à voie étroite. La Compagnie générale, qui, à un moment donné, avait fait mine d'offrir aussi de son côté d'établir la ligne à un mètre d'écartement, ne l'a, en définitive, pas fait. Une semblable modification du projet n'aurait d'ailleurs eu aucun sens pratique, attendu qu'elle eût entraîné, sur les points de soudure aux

tramways de la ville (à Carouge et sur la place Cornavin), un transbordement évidemment inadmissible.

Quant à la question de savoir si un empêchement quelconque s'oppose à l'octroi d'une concession, un pareil obstacle, suivant l'art. 3 de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872, ne résulterait que de la violation des intérêts militaires de la Confédération suisse. Or cette considération occupe, il est vrai, le premier plan lorsqu'il s'agit de construire un chemin de fer destiné à relier des départements français en passant sur territoire suisse. Toutefois, nous estimons que l'art. 24 de la loi précitée suffit à toutes les éventualités et qu'il sera facile d'obtenir, en cas de besoin, la concentration à Genève du matériel d'exploitation, ainsi que le désire notre Département militaire.

Ceci dit, nous pourrions passer à la discussion des conditions de la concession. Mais, auparavant, nous devons mentionner encore deux points, qui se sont fait jour à l'occasion des négociations préliminaires.

D'abord, la demande de la Compagnie générale, à laquelle, lors des pourparlers, se joignirent aussi les délégués du Conseil d'Etat de Genève, d'accorder éventuellement la concession aux deux pétitionnaires et de leur abandonner le soin de voir lequel, par la suite, atteindra le premier le but. A l'appui de ce point de vue, on faisait valoir l'assertion, reproduite déjà antérieurement, que la construction n'est exécutable que moyennant une subvention cantonale ou communale, et qu'ainsi ce sera en définitive d'une décision dans ce sens que dépendra la raison d'être ou non de la concession. Il nous semble, il est vrai, que la question de savoir à qui peut revenir une subvention de ce genre se trouve implicitement renfermée dans les préavis généraux des communes et du Gouvernement, concluant tous en faveur du projet à voie étroite; néanmoins, nous ne croyons pas pouvoir nous en remettre, ainsi que la chose a été proposée, à la décision à intervenir au sujet de la subvention, vu qu'alors nous arriverions effectivement à accorder une concession éventuelle, que nous ne connaissons pas, du moins quant à la forme.

La circonstance que des concessions pour des chemins de fer parallèles dans le sens le plus restreint du mot (Winterthour-Effretikon, Otelfingen-Wettingen) ont déjà été accordées et exécutées, ne constitue point une recommandation en faveur de l'octroi de deux concessions. Nous n'avons pas besoin pour cela d'entrer en matière sur la question principale, savoir s'il était rationnel de faciliter, ainsi que cela a eu lieu, la concurrence des chemins de fer entre eux en concédant des lignes parallèles, et s'il y a des

motifs pour y revenir; il suffit de faire remarquer que, dans l'es-pèce, les conditions sont tout autres. En effet, rien ne s'opposait à l'établissement effectif des lignes parallèles susdénommées, attendu que leur construction ne devait pas s'exécuter sur la même bande de terrain, tandis qu'ici il s'agit d'une chaussée unique, que les deux pétitionnaires entendent emprunter et sur laquelle il est impossible de poser deux voies l'une à côté de l'autre. On ne peut pourtant pas accorder deux concessions, en sachant positivement à l'avance que des empêchements insurmontables s'opposeront à l'exécution de l'une ou de l'autre. D'ailleurs, le Conseil d'Etat de Genève, en ce qui le concerne, a, dès lors, retiré expressément cette proposition.

La manière de voir des autorités municipales de Genève, de n'accorder aucune concession pour le moment, serait plus plausible. Elles allèguent, à l'appui de cette thèse, qu'il serait opportun que le Conseil administratif pût avant tout s'entendre avec les pétitionnaires au sujet d'un cahier des charges. Comme nous l'avons déclaré lors de la présentation d'une concession modifiée pour l'exploitation des tramways de Genève, nous admettons en principe que, préalablement à l'octroi de concessions pour des chemins de fer sur routes, les autorités cantonales et communales respectives doivent recevoir, dans la mesure la plus étendue, l'occasion de faire valoir leurs prétentions, et il nous eût été agréable que, avant la discussion de l'objet dans les Chambres fédérales, MM. DITSAUD et REVEL eussent pu s'entendre avec le Conseil administratif sur le détail des conditions à régler avec celui-ci. Toutefois, ce n'est point la question de savoir si l'on s'opposera à l'établissement de la voie ferrée qui est encore pendante; il s'agit de se mettre d'accord sur le mode de construction et sur certains points relatifs à l'exploitation; or, les autorités de Genève peuvent tout aussi bien traiter à cet égard après qu'avant l'octroi de la concession. L'art. 9 du projet de concession contient à cet effet une réserve présentant toute garantie. Sous ce rapport, nous partageons de nouveau l'opinion du Conseil d'Etat, qu'il a notamment exprimée par son office du 7 courant, que c'est précisément le doute quant à celui des pétitionnaires auquel la concession sera en définitive accordée, qui complique les négociations spéciales avec les autorités municipales, et qu'en conséquence il est nécessaire, en l'espèce, de résoudre avant tout la question de la concession au point de vue du droit fédéral.

Quant au chemin de fer pour lequel nous proposons d'accorder la concession, sa longueur, depuis la rue des Grottes à Genève jusqu'à la frontière près St-Julien, comportera 9.²⁰¹ kilomètres, et jusqu'à la frontière près Ferney 5.¹⁵⁶ kilomètres. Sauf sur quelques points en ville, où elles descendent à 60, 50 à 40 mètres, les courbes n'auront pas moins de 100 mètres; la rampe la plus forte

(sur un parcours peu étendu) aura 37 ‰; partout ailleurs, un maximum de 33 ‰. Sur de courts trajets, où les conditions requises font défaut, la voie ferrée abandonnera la chaussée, ou bien celle-ci devra être rectifiée. Les voies posées sur la route doivent permettre aux chars d'utiliser comme auparavant la route dans toute sa largeur; en rase campagne, la construction de la superstructure se fera d'après le système usité pour les lignes normales. L'exploitation s'effectuera au moyen de machines légères, telles qu'elles circulent sur le chemin de fer de Lausanne à Echallens.

De concert avec le Conseil d'Etat de Genève et les pétitionnaires, la durée de la concession a été fixée à 80 ans (art. 2).

L'art. 9 renferme la clause déjà mentionnée en faveur des propriétaires des routes, rues et places à emprunter, et l'art. 10 réserve expressément, dans la mesure la plus large, la discussion ultérieure des conditions d'exploitation à régler conformément au vœu des autorités municipales.

La redevance fixée par l'art. 10 au profit des propriétaires du domaine public emprunté par le chemin de fer se base également sur une entente entre MM. Dussaud et Revel et le Conseil d'Etat de Genève; il en est de même de la disposition concernant le maximum de la vitesse des trains, au sujet de laquelle, toutefois, nous nous réservons expressément d'édicter les prescriptions nécessaires.

Enfin, aussi ensuite d'entente des pétitionnaires avec l'Etat, les articles 30 et 31 règlent le mode du retour du chemin de fer à l'Etat et aux communes, ainsi que le droit de rachat. Ces dispositions sont conformes à celles qui ont été autrefois insérées dans la concession pour les tramways de Genève (Recueil des chemins de fer, nouv. série, III. 207) et dans le projet d'une concession modifiée, du 11 février écoulé; elles ont été simplement complétées quant aux tronçons de la ligne dont l'établissement nécessite des expropriations. Pour ces derniers, MM. Dussaud et Revel, ou leurs successeurs, auront le droit de réclamer une indemnité équitable, lorsque le chemin de fer fera retour au Canton de Genève et aux communes.

Toutes les autres dispositions essentielles de la concession concordent avec celles de la concession dite normale; c'est aussi le cas pour les articles 32 et 33, qui traitent du droit de rachat de la Confédération. Il est vrai que ce droit n'est pas réservé pour les tramways de Genève déjà concédés; mais ces derniers, leur établissement et leur exploitation diffèrent tellement du chemin de fer dont il s'agit actuellement, lequel, vu sa construction partielle sur du terrain à exproprier, et vu sa situation et son importance probable

en matière de trafic, se rapproche plutôt des lignes normales, qu'un droit de rachat en faveur de la Confédération pourrait être réservé, quand même la concession du chemin de fer de Lausanne à Echallens, qui se trouve placé dans des conditions analogues (Recueil des chemins de fer, anc. série, VII. 833), ne fournirait pas un précédent.

Les frais pour la construction du chemin de fer et pour toutes ses installations sont devisés à fr. 58,000 par kilomètre pour la section Genève-St-Julien, et à fr. 84,000 par kilomètre pour la section Genève-Ferney; les recettes nettes annuelles, soit les recettes brutes sous déduction des dépenses de l'exploitation et de l'amortissement, à fr. 2020 par kilomètre sur la première, à fr. 2786 par kilomètre sur la dernière section.

En terminant, nous vous proposons de ratifier le projet de concession dont suit la teneur, et nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 6 juin 1879.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :

HAMMER.

Le Chancelier de la Confédération :

SCHIESS.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession pour un chemin de fer à voie étroite, partant de la frontière suisse près St-Julien, et aboutissant à la frontière franco-suisse près Ferney, en passant par la ville de Genève.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de MM. Dussaud, député au Grand Conseil, à Genève, et Ch. Revel, banquier, à Paris;

vu le message du Conseil fédéral du 6 juin 1879,

arrête :

Il est accordé à MM. Dussaud, membre du Grand Conseil, à Genève, et Ch. Revel, banquier, rue Lafayette 38, à Paris, pour une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite, partant de la frontière suisse près St-Julien (Département de la Haute-Savoie), et aboutissant à la frontière franco-suisse près Ferney (Département de l'Ain), en passant par la ville de Genève, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

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

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1^{er} janvier 1879.

Ar. 3. Le siège de la société est à Genève.

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

Art. 5. Dans le délai de 3 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements ainsi que les statuts de la société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1^{er} avril 1880.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1^{er} avril 1882.

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. Le chemin de fer sera construit à une seule voie; l'écartement entre les bords intérieurs des rails sera d'un mètre.

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, en tant qu'il ne s'agit pas d'expropriation, 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 prononcera sur les points en litige.

Art. 10. Les concessionnaires, comme empruntant à titre précaire les routes, rues et places dépendant du domaine public, paieront à titre de loyer, aux propriétaires desdites routes, rues et places publiques, une redevance annuelle fixée à un franc par cent francs sur le produit brut des recettes.

Toutefois, tant que les recettes brutes n'atteindront pas le chiffre de neuf cent mille francs par an, cette redevance sera réduite à deux francs par mille francs sur le produit brut des recettes.

Art. 11. 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 édictera alors les prescriptions nécessaires en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation.

En outre, le Conseil fédéral se réserve expressément de prescrire, après entente avec les autorités genevoises, le nombre maximum de véhicules dont les trains peuvent être composés pour la traversée des villes, et à quelles heures de la journée la circulation des convois de marchandises doit, cas échéant, être limitée.

Sauf à fixer les parcours respectifs, la vitesse des trains ne devra pas excéder 9 kilomètres à l'heure dans les villes et autres localités, ni 20 kilomètres à l'heure sur les autres points de la ligne concédée.

Art. 12. 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 sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 13. 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. 14. 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. 15. Le transport de voyageurs aura lieu au moins quatre fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Art. 16. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira 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.

La Compagnie 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.

Art. 17. La compagnie est autorisée 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^{re} classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2^{me} classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3^{me} 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.

La société 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. 18. 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. 19. 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. 20. 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.

La compagnie 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. 21. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue 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. 22. 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 marchan-

dises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages de 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. 23. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 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, la compagnie 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 la compagnie, 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. 24. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 25. 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. 26. 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 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. 27. Dans le cas où la compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en sou-

mettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 28. La compagnie 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. 29. En tant que le chemin de fer à voie étroite, compris dans la présente concession, emprunte à titre précaire des routes et rues qui dépendent du domaine public, il ne doit être considéré que comme objet mobilier. 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. 30. 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 autres parties du chemin de fer et aux objets mobiliers, y compris le matériel roulant, 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. 31. L'Etat et la ville de Genève auront, en tout temps, le droit de racheter les lignes établies sur leur propriété, et ce moyennant une indemnité équitable à fixer, à défaut d'entente amiable, par le Tribunal fédéral.

En vue de ce rachat possible, les concessionnaires dresseront chaque année et remettront à chacune des administrations intéressées un inventaire général de l'actif et du passif au 31 décembre.

Toutefois, avant le 1^{er} juillet 1893, il ne pourra être fait usage de ce droit de rachat que si des raisons d'utilité ou de sécurité publiques exigeaient la suppression de chemin de fer.

Art. 32. 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^{er} mai 1903, et à partir de ce moment à une époque quelconque. La société 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 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.
- c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1^{er} 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 à la société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1^{er} mai 1918 au 1^{er} mai 1933, à 22 $\frac{1}{2}$ fois, et du 1^{er} mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit 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 fixé 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. 33. Dans le cas où le Canton de Genève aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 32, et le Canton de Genève est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 34. 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 votation populaire du 18 mai 1879.

(Du 4 juin 1879.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Ensuite d'une motion présentée au sein du Conseil des Etats, ainsi que d'une série de pétitions provenant de divers Cantons, qui demandaient une modification de la Constitution fédérale, l'Assemblée fédérale a pris, en date du 28 mars de cette année, l'arrêté suivant:

« **L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse**

« *arrête* :

- « 1. L'article 65 de la Constitution fédérale est abrogé.
- « 2. Il est remplacé par l'article suivant:

« Art. 65.

« Il ne pourra être prononcé de condamnation à mort
« pour cause de délit politique.

« Les peines corporelles sont interdites ».

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer à voie étroite reliant Genève à la frontière française vers St-Julien d'une part, et vers Ferney d'autre part. (Du 6 juin 1879.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1879
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1879
Date	
Data	
Seite	875-890
Page	
Pagina	
Ref. No	10 065 383

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.