

1945

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la modification de la concession des tramways urbains de Zurich et son extension au tronçon Zurich limite de la ville—Höngg, avec suppression en même temps de la concession du tramway Zurich—Höngg.

(Du 13 mars 1925.)

Par contrat du 17 octobre 1923 la ville de Zurich a acheté à la société anonyme du tramway électrique Zurich-Höngg le tronçon de cette ligne situé sur la commune, après avoir déjà fait l'acquisition, en 1913, de la section établie sur le territoire de la ville. La concession des tramways de la ville de Zurich fut étendue, sur la base de la dernière mutation (1913), à la ligne de Höngg jusqu'à la limite de la ville et la concession de la société annulée pour le tronçon vendu. La ville de Zurich reprit en même temps l'exploitation de la section terminale limite de la ville-Höngg (voir arrêtés fédéraux du 21 juin 1913, Recueil des chemins de fer, XXIX. 127 et 128). Ensuite de l'achat de cette dernière section, la municipalité de Zurich a, par requête du 5 novembre 1923, demandé l'extension de la concession des tramways de la ville de Zurich du 26 mars 1897 à la ligne de Höngg et l'abrogation de la concession du tramway Zurich-Höngg, du 23 décembre 1896.

En vertu du contrat d'achat présenté et mentionné ci-dessus, toute la ligne située sur le territoire de la commune de Höngg, à l'exception d'un bien-fonds spécial à céder à la commune de Höngg, est devenue, le 1^{er} janvier 1924, la propriété de la ville de Zurich pour un prix d'achat de fr. 50 000 et le contrat d'exploitation du 8 août 1912 concernant ce tronçon est ainsi annulé (art. 1—3). Aux termes des art. 4 et 6, la société renonce, à partir de ladite date, à la concession fédérale, ainsi qu'à la concession cantonale du tramway

et entre en liquidation. L'art. 7 réserve, comme condition de validité du contrat, la conclusion d'une convention entre la ville de Zurich et la commune de Höngg au sujet des questions en relation avec l'achat de la ligne et du transfert de la concession fédérale, ainsi que de la concession cantonale du tramway. Cette convention a été conclue le 17 octobre 1923 et le transfert de la concession cantonale à la nouvelle propriétaire de la ligne a eu lieu conformément à l'arrêté du Conseil d'Etat concernant le transfert et la modification de la concession du chemin de fer routier à voie étroite de Zurich à Höngg, du 7 juin 1924. En outre, ainsi qu'il était réservé, le contrat de vente a été approuvé, soit par les organes de la société, soit par les autorités de la ville de Zurich. En ce qui regarde la convention entre la ville de Zurich et la commune de Höngg, il y a lieu de faire une remarque relativement à la formation des tarifs, faisant l'objet de l'article 9. Il est prévu ici que le tronçon situé sur le territoire de la commune de Höngg formera une section de taxe pour laquelle sera appliqué le système des taxes des tramways urbains de Zurich avec la restriction suivante: les prix de transport les plus élevés (billets individuels et abonnements non personnels) ne donnent droit qu'au parcours de la station terminus Wartau à la gare principale et vice-versa; les abonnements généraux personnels ne sont valables sur la section de Höngg qu'avec un abonnement complémentaire personnel. Une inégalité tarifaire de ce genre entre communes urbaine et suburbaine existe déjà sur la ligne d'Albisrieden, en vertu également d'une convention entre la ville de Zurich et la commune d'Albisrieden.

Nous pouvons recommander, sans autre, le transfert de la concession de la ligne de Höngg à la ville de Zurich. Il y a lieu simplement de se demander, en ce qui touche la question de forme, s'il faut effectuer un transfert proprement dit (art. 10 de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872) ou si la concession des tramways urbains de Zurich doit être étendue au nouveau tronçon, en abrogeant en même temps la concession de la société entrant en liquidation. Cette dernière solution paraît préférable, car elle permet d'unifier la concession des tramways urbains; elle a, d'ailleurs, déjà été adoptée en 1913 lors de l'extension mentionnée ci-dessus. De même qu'alors, ce n'est pas le Conseil fédéral mais l'Assemblée fédérale qui est aussi compétente dans le cas particulier.

Nous avons l'honneur de vous soumettre, en vous priant de l'approuver, le projet d'arrêté ci-après dans lequel nous avons prévu, pour donner une base concessionnelle à la différence tarifaire précitée entre la ville et la commune suburbaine, l'adjonction à l'art. 14 de la concession des tramways urbains, du 26 mars 1897, d'un alinéa

en vertu duquel le Conseil fédéral sera autorisé à permettre des dérogations aux tarifs applicables au réseau urbain.

En outre, nous avons, comme d'habitude, saisi l'occasion de mettre les art. 17 et 18 en harmonie avec le texte adopté dans les dernières concessions; enfin, l'art. 19 concernant la réserve de la concession cantonale pour l'utilisation de la route subit une modification de rédaction conforme à l'autorisation récemment accordée.

La requérante, de même que le gouvernement cantonal, ont déclaré acquiescer au projet d'arrêté.

Veillez agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 13 mars 1925.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

MUSY.

Le vice-chancelier,

KAESLIN.

(Projet.)

Arrêté fédéral

modifiant

la concession des tramways urbains de Zurich et l'étendant au tronçon limite de la ville—Höngg, en abrogeant, en même temps, la concession du tramway Zurich—Höngg.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la requête de la deuxième section des travaux publics de la ville de Zurich, du 5 novembre 1923;

vu le message du Conseil fédéral du 13 mars 1925,

arrête :

I. La concession accordée à la ville de Zurich par arrêté fédéral du 26 mars 1897 (*Recueil des chemins de fer*, XIV. 381) pour l'établissement et l'exploitation de lignes de tramways sur le territoire de la ville de Zurich, concession étendue et modifiée depuis, à plusieurs reprises, par des arrêtés de l'Assemblée fédérale et du Conseil fédéral (*Ibid.* XXXVIII. 105 et renvois y mentionnés) est étendue à la ligne de la Hönggerstrasse, depuis la limite de la ville au point terminus à Höngg, et la concession du tramway électrique Zurich-Höngg est abrogée.

II. En même temps, la concession des tramways urbains de Zurich est modifiée comme suit :

Il est ajouté à la fin de l'art. 14 l'alinéa ci-après :

« En ce qui concerne le trafic des lignes situées en dehors de la limite de la ville, le Conseil fédéral peut autoriser des dérogations aux tarifs valables pour le réseau urbain, avec la restriction toutefois que les taxes maxima fixées dans cet article ne seront pas dépassées. »

Les articles 17 et 18 auront la nouvelle teneur suivante :

« Art. 17. Le montant maximum des prix de transport fixés par la présente concession sera abaissé dans une proportion appropriée si le gain annuel revenant au capital ayant droit au bénéfice dépasse en moyenne le 6 % pendant six exercices consécutifs et pour chacun des trois derniers exercices, pour autant que la concessionnaire ne tiendra pas suffisamment compte des intérêts de la population par d'autres réductions de taxes ou par des améliorations des conditions de transport. Si une entente n'intervient pas à ce sujet entre le Conseil fédéral et la concessionnaire, l'Assemblée fédérale décidera.

Si le gain annuel n'atteint pas le 2 % du capital ayant droit au bénéfice pendant trois années consécutives, la concessionnaire aura le droit d'élever de façon équitable le montant maximum des prix de transport fixés par la présente concession. L'Assemblée fédérale fixera ces augmentations. »

« Art. 18. La concessionnaire est tennue :

- a. de créer une caisse de maladie pour son personnel ou d'assurer ce dernier à une société d'assurance;
- b. de créer une caisse de retraite ou de pension pour son personnel si le gain annuel dépasse le 4 % du capital ayant droit au bénéfice pendant trois années consécutives;
- c. d'assurer auprès d'une société d'assurance ou d'une association de chemins de fer les voyageurs contre les accidents dont la concessionnaire est responsable en vertu des dispositions légales en vigueur. »

L'article 19 aura la teneur suivante :

« Art. 19. L'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation de la ligne est réglé par l'arrêté du Conseil d'Etat du canton de Zurich du 7 juin 1924 concernant le transfert et la modification de la concession du chemin de fer routier à voie étroite de Zurich à Höngg, en tant que cet arrêté n'est pas contraire aux dispositions de la concession fédérale ou à la législation fédérale. »

III. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté qui entre immédiatement en vigueur.



MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la modification de la concession des tramways urbains de Zurich et son extension au tronçon Zurich limite de la ville—Höngg, avec suppression en même temps de la concession du tramway Zurich...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1945
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1925
Date	
Data	
Seite	784-788
Page	
Pagina	
Ref. No	10 084 242

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.