

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer régional à voie normale de Nyon (gare) à Crassier (frontière).

(Du 16 juin 1902.)

Monsieur le président et messieurs,

Nous vous avons proposé dans notre message du 3 novembre 1893 de ne pas entrer en matière sur la demande de concession déposée le 17 mai/20 juin 1893 par MM. Charles *Bregand*, syndic à Crassier, et Arthur *Teyssière*, ingénieur à Nyon, pour un chemin de fer à voie normale de Nyon à Crassier. Les avantages que pouvait offrir cette ligne ne nous paraissaient pas alors contre-balancer les désavantages qu'elle présentait au double point de vue militaire et économique.

Par décision du 20 décembre 1894, à laquelle le Conseil national adhéra le lendemain, le Conseil des États nous demanda de soumettre la question à de nouvelles études.

La porte restait ainsi ouverte aux requérants; aussi nous ont-ils présenté en date du 15 avril 1902 une nouvelle

demande de concession qui ne diffère de la demande primitive que sur quelques points.

Le rapport général expose que le chemin de fer projeté doit être envisagé, en premier lieu, comme le prolongement de la ligne française Collonges-Gex-Divonne, aujourd'hui exploitée sur tout son parcours. Dans un avenir peu éloigné, estiment les requérants, cette ligne régionale se reliera par le col de la Faucille au réseau des chemins de fer français, et son raccordement au réseau des chemins de fer suisses sera alors tout indiqué. Le raccordement à Crassier ferait l'objet d'une convention à passer entre la Suisse et la France, pareille à celles qui concernent les raccordements de St-Gingolph, Bossey-Veyrier, le Locle et Annemasse (*Recueil des chemins de fer*, VII, 42). La ligne projetée sera située en entier sur territoire suisse et construite comme régional à voie normale et unique. Elle partirait de la gare de Nyon et atteindrait la gare de Crassier par Eysin et Borex, en restant au sud de la route Nyon-Crassier. L'emplacement définitif de la gare de Crassier dépendrait du tracé qui sera choisi pour le prolongement sur Divonne.

La longueur totale de la ligne de la gare de Nyon à la frontière française sera de 5,700 km. Ses déclivités atteindront 15⁰/₀₀ sur 3993 mètres et 11⁰/₀₀ sur 550 mètres. Le reste, soit 1157 mètres, sera en palier. Quant au rayon minimum des courbes, il sera de 300 mètres, la ligne étant d'ailleurs en alignement droit sur 3840 mètres. En fait de stations intermédiaires, on prévoit Eysin et Borex-Arnex. Le système d'exploitation n'est pas fixé d'une manière définitive. Les études démontreront s'il est possible d'organiser, dès le début, la traction au moyen de l'électricité. La vitesse maximale des trains atteindra 45 km. à l'heure et la construction du chemin de fer sera simplifiée en conséquence.

Le trafic de la ligne sera celui d'un chemin de fer régional desservant une contrée agricole relativement peu peuplée, dont le centre commercial est à Nyon. Sur territoire français, la ville de Gex, sous-préfecture du département de l'Ain, et Divonnes-Bains ne manqueront pas d'apporter au Nyon-Crassier un certain mouvement de voyageurs et de marchandises. Mais le trafic de cette ligne se ressentirait surtout favorablement de l'ouverture du chemin de fer de la Faucille. On peut évaluer le produit de la recette kilométrique à 7000 francs, une fois le raccordement avec la ligne de Divonne effectué, et à 9000 francs, une fois la Faucille percée.

Le devis estimatif sommaire prévoit les sommes ci-après :

Organisation et administration	fr. 18,000
Intérêts pendant la construction	» 4,320
Expropriations	» 79,800
Frais de construction :	
a. Infrastructure	fr. 116,000
b. Superstructure	» 148,000
c. Bâtimens et installations méca- niques	» 67,400
d. Télégraphes, signaux, etc.	» 8,000
	» 339,400
Mobilier et ustensiles	» 8,480
	Total fr. 450,000

ou environ 79,000 francs par kilomètre de voie ferrée.

Il n'y a pas de rubrique pour le matériel roulant, attendu que la ligne sera exploitée soit par les C. F. F. soit par le P.-L.-M.

On réunira comme suit le capital de construction, fixé à 450,000 francs :

1. Actions de subvention du canton de Vaud et des com- munes	fr. 234,000
2. Autre capital	» 216,000
	fr. 450,000

Les recettes brutes sont devisées à	fr. 42,000
et les dépenses d'exploitation à	» 32,360
	fr. 9,640

de sorte qu'il resterait un produit net de fr. 9,640
ou environ 4,4 %₀ à servir au capital sous chiffre 2.

Nous avons exposé dans notre message du 3 novembre 1893 que la demande de concession a été combattue par le Conseil d'Etat du canton de Genève et chaudement appuyée par celui du canton de Vaud. Les raisons avancées contre l'octroi de la concession, raisons que nous avions admises, étaient à la fois de nature économique et militaire. Reste à voir si, depuis la décision de vos deux conseils nous renvoyant la question pour nouvelles études, ces raisons ont conservé ou non leur valeur.

En ce qui concerne tout d'abord l'argument économique, il était à craindre que le P.-L.-M. n'entendit faire de sa ligne Collonges-Gex-Divonne une ligne destinée à détourner du can-

ton de Genève le grand trafic des voyageurs et des marchandises venant de Bellegarde à destination de la Suisse. Retenant ce trafic le plus longtemps possible sur ses rails, il l'eût remis à Crassier aux chemins de fer suisses, de telle sorte que le court tronçon de Crassier à Nyon eût absorbé l'important transit empruntant la voie de Genève. Mais depuis lors, la ligne Colonges-Gex-Divonne a été achevée et cela dans des conditions qui en font un chemin de fer d'intérêt local. Elle est d'ailleurs classée comme telle en France. Ses courbes et fortes déclivités en excluent absolument le grand trafic. Après comme avant, celui-ci utilisera la voie de Genève. Ce canton ne peut donc se considérer comme menacé dans ses intérêts ni voir de mauvais œil que, pour desservir ses relations locales avec le district de Nyon, la région de Gex ait dorénavant un chemin de fer au lieu d'une route.

Les premiers intéressés à maintenir le trafic par Genève, soit les chemins de fer fédéraux, sont d'ailleurs eux-mêmes de cet avis. Ayant joint au dossier le rapport de la direction générale de ces chemins de fer, nous nous permettons d'y renvoyer pour tous détails.

En ce qui concerne l'argument militaire, nous sommes à même de vous annoncer que notre Département militaire, tout en maintenant les termes du rapport dont nous faisons mention dans notre message du 3 novembre 1893, se résigne cependant à l'octroi de la concession, si l'importance économique du chemin de fer projeté est telle qu'elle doive prévaloir sur toutes considérations stratégiques. Il demande par contre dans son nouveau rapport que le personnel de la voie et celui des stations soit composé exclusivement de citoyens suisses, exigence que nous reconnaissons légitime et à laquelle il est fait droit dans le projet de concession. Nous nous permettons également de nous en référer pour le détail à ce rapport qui est joint au dossier.

Les négociations conférencielles relatives à la nouvelle demande de concession ont eu lieu le 6 juin 1902 à Berne. Il en est résulté le projet d'arrêté ci-après qui a obtenu l'adhésion unanime des intéressés. Les taxes des voyageurs y sont quelque peu élevées, mais on a tenu compte du faible parcours de la ligne et de la difficulté qu'ont les petites entreprises de chemins de fer à se suffire avec des taxes trop basses. Les taxes des marchandises ont également subi une légère augmentation. Quant à l'article 11, il a été inséré tel qu'il est sorti des délibérations du Conseil des Etats, avec la modifica-

tion de forme, toutefois, proposée par la commission du Conseil national. Les autres dispositions du projet de concession ne donnent lieu à aucune remarque spéciale.

Nous n'avons pas jugé utile de soumettre la nouvelle demande de concession au préavis du Conseil d'Etat du canton de Vaud, puisque c'est lui précisément qui dans de nombreux offices a recommandé avec le plus d'insistance d'octroyer la concession. Lors des négociations confédérales, son représentant a exprimé combien le canton de Vaud était satisfait que la demande de concession fût derechef soumise à vos délibérations. Il vient de prouver du reste l'intérêt qu'il porte à cette entreprise en l'inscrivant au premier rang des lignes appelées à bénéficier d'une subvention.

En ce qui nous concerne, nous ne pouvons que vous recommander l'octroi de la concession. Les circonstances sont certainement très différentes de celles de 1893. Il est en effet aujourd'hui établi que la future ligne ne menace ni les intérêts de Genève, ni ceux des chemins de fer fédéraux. Et quant aux intérêts militaires, nous ne pouvons les considérer comme plus sérieusement menacés par ce raccordement que par maint autre que vous avez admis.

Dans ces conditions, nous avons l'honneur de vous recommander l'adoption du projet d'arrêté ci-après qui donnera satisfaction aux vœux déjà décennaux de la région intéressée.

Veillez, à cette occasion, monsieur le président et messieurs, recevoir les assurances renouvelées de notre haute considération.

Berne, le 16 juin 1902.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le président de la Confédération:

ZEMP.

Le chancelier de la Confédération:

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Nyon à Crassier
(frontière).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de MM. Charles Bregand, syndic à Crassier,
et Arthur Teysseire, ingénieur à Nyon, du 15 avril 1902 ;

vu le message du Conseil fédéral, du 16 juin 1902,

arrête :

Il est accordé à MM. *Charles Bregand*, syndic à Crassier,
et *Arthur Teysseire*, ingénieur à Nyon, pour le compte d'une so-
ciété par actions à constituer, une concession pour l'établissement
et l'exploitation d'un chemin de fer régional à voie normale de
Nyon (gare) à Crassier (frontière) aux conditions stipulées dans
les articles ci-après.

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

Ce chemin de fer est considéré comme secondaire, au sens de
la loi fédérale du 21 décembre 1899.

Art. 2. La présente concession est accordée pour le terme de
quatre-vingts ans à dater du jour du présent arrêté.

Art. 3. Le siège de la société est à Nyon.

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

Le personnel de la voie et celui des stations sera composé exclusivement de citoyens suisses.

Art. 5. Dans le délai de 24 mois, à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les statuts de la société et les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront être commencés dans le délai de six mois à partir de l'approbation des plans.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans le délai de 1 an, à partir du commencement des travaux.

Art. 7. Aucun travail de construction de la ligne et des dépendances nécessaires à son exploitation ne pourra être entrepris sans que les projets en aient été approuvés par le Conseil fédéral. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, à exiger qu'il y soit introduit les modifications jugées nécessaires pour la sûreté de l'exploitation.

Art. 8. La ligne sera construite à une seule voie, avec écartement normal des rails.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique et qui seraient mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton de Vaud et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de surveiller la construction ou l'exploitation de la ligne, le moyen de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter, en tout temps, toutes les parties de la voie, des stations et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. 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.

Il a de même le droit d'exiger que ceux des membres de l'administration qui remplissent, à titre temporaire ou permanent, le rôle de fonctionnaires ou d'employés de la compagnie, soient révoqués de ces fonctions, s'ils donnaient lieu, dans leur exercice, à des plaintes fondées.

Art. 12. Le nombre minimum de trains pouvant transporter des voyageurs et desservant tous les jours la ligne entière, dans chaque sens, avec arrêt à toutes les stations, est fixé à quatre.

Le Conseil fédéral déterminera la vitesse des trains.

Art. 13. La compagnie est tenue de se soumettre au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses. Les modifications jugées nécessaires ne pourront être introduites qu'avec l'autorisation du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira deux classes de voitures dont le type sera fixé par le Conseil fédéral. Si le besoin s'en fait sentir, le Conseil fédéral pourra autoriser l'établissement d'une première classe de voitures.

En règle générale, chaque train de voyageurs aura des voitures des deux classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle.

La compagnie devra faire en sorte que toute personne se présentant pour monter dans un train de voyageurs puisse, autant que possible, être transportée par ce train et y occuper un siège. Sur la demande du Conseil fédéral, des voitures à voyageurs seront ajoutées aux trains de marchandises.

Art. 15. La compagnie peut percevoir, pour le transport des voyageurs, des taxes, dont le maximum est fixé comme suit, par kilomètre de voie ferrée:

en 2^{me} classe 10 centimes ;

» 3^{me} » 7 »

S'il est créé ultérieurement une 1^{re} classe, le Conseil fédéral en fixera les taxes.

Dans toutes les classes, les enfants au-dessous de quatre ans et n'occupant pas une place distincte sont transportés gratuitement ;

ceux de quatre à dix ans révolus paient demi-place. Le Conseil fédéral peut exiger que la limite d'âge pour les enfants ne payant que demi-place soit élevée selon les circonstances.

La compagnie devra accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire pour les billets d'aller et retour.

Elle est tenue de délivrer des billets d'abonnement à prix réduit à des conditions qui seront fixées d'accord avec le Conseil fédéral.

Art. 16. Les indigents seront transportés à moitié prix sur la présentation d'un certificat de l'autorité compétente. Sur l'ordre d'une autorité fédérale ou cantonale, les individus en état d'arrestation devront également être transportés par chemin de fer.

Le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets puissent être placés dans la voiture sans incommoder les autres voyageurs.

Tous les autres bagages sont soumis à une taxe dont le maximum peut être fixé à 5 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Avec le consentement du Conseil fédéral, un mode d'expédition, avec taxe uniforme, peut être adopté pour les bagages des voyageurs. Dans ce cas, la taxe est fixée par le Conseil fédéral.

Art. 18. Les tarifs des marchandises seront établis en prenant pour base le poids et les dimensions des envois ; il sera tenu compte aussi de la valeur et de l'importance économique des marchandises, dans la mesure justifiée par les intérêts de l'industrie, des métiers, du commerce et de l'agriculture.

Il sera établi des classes, dont la plus élevée ne paiera pas plus de 3 centimes et la plus basse pas plus de 1,5 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

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

La taxe des marchandises transportées en grande vitesse pourra être majorée de 100 % de la taxe ordinaire.

Les matières premières nécessaires à l'industrie, aux métiers et à l'agriculture, seront taxées aux prix les plus bas.

Art. 19. Pour le transport de métaux précieux, de numéraires et d'objets avec valeur déclarée, il sera perçu une taxe maximum de 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Art. 20. Les produits agricoles, les produits industriels de provenance suisse, apportés par l'expéditeur, ainsi que les outils affectés à son usage personnel, seront transportés gratuitement jusqu'à concurrence du poids de 25 kilogrammes par des trains de voyageurs, et dans des wagons à part, à condition que l'expéditeur voyage dans le même train et reprenne ces colis immédiatement à l'arrivée à la gare de destination. Ce qui excède ce poids est soumis à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 21. Dans les cas de calamités publiques, de cherté exceptionnelle des denrées alimentaires et du fourrage, la compagnie est tenue d'accorder momentanément pour le transport des céréales, de la farine, des légumes à cosses, des pommes de terre, du fourrage, etc., des réductions de taxes qui seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 22. Les taxes pour le transport des animaux vivants, par trains de marchandises, seront calculées à progression descendante par classes et quantités transportées (nombre de têtes, wagons complets) et ne pourront excéder le montant de 16 centimes par tête et kilomètre dans la plus haute classe et de 3 centimes dans la plus basse. En grande vitesse, il peut être perçu une surtaxe maximum de 40 $\frac{0}{100}$.

Art. 23. La taxe minimum de transport pour les bagages, les envois de marchandises et d'animaux ne peut pas dépasser 40 centimes.

Art. 24. Les dispositions ci-dessus relatives aux taxes ne concernent que le transport d'une station à l'autre. Les marchandises doivent être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et enlevées par le destinataire à la station d'arrivée.

Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie et aucune taxe spéciale ne sera, dans la règle, perçue pour ces opérations. Il ne pourra être dérogé à cette disposition qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral pour certaines classes de marchandises chargées par wagons complets, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement présente des difficultés particulières.

Art. 25. Les fractions d'un kilomètre seront comptées, dans la fixation des taxes, pour un kilomètre entier.

Les envois de moins de 20 kilogrammes, en grande et en petite vitesse, seront comptés pour 20 kilogrammes pleins et les envois de bagages de moins de 10 kilogrammes pour 10 kilogrammes pleins. L'excédent de poids est calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière.

Pour les envois de numéraire et d'objets de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le montant exact de la taxe, calculée conformément à ces prescriptions, n'est pas divisible par 5 et si le reste est d'au moins un centime, le chiffre est arrondi et porté au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 26. Des règlements et des tarifs spéciaux seront élaborés pour les détails du service de transport.

Art. 27. Tous les règlements et tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral au moins deux mois avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 28. 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 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. 29. La compagnie devra alimenter convenablement des fonds de renouvellement et de réserve et créer une caisse de malades et de secours pour son personnel ou l'assurer à une société d'assurances. En outre, les voyageurs et le personnel seront aussi assurés en ce qui concerne les obligations découlant de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité civile. Les prescriptions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 30. Les dispositions suivantes régleront l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération ou de la part du canton de Vaud, si la Confédération n'en fait pas usage.

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt trente ans après l'ouverture de la ligne à l'exploitation et, à partir de ce moment, le 1^{er} janvier de chaque année. La compagnie devra être infor-

mée de la décision de rachat trois ans avant le moment où il sera effectué.

- 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 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 pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.
- c. Le prix de rachat, si le rachat s'effectue jusqu'au 1^{er} janvier 1935, sera égal à 25 fois la moyenne du produit net pendant les dix années civiles précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat aura été dénoncé à la compagnie; si le rachat s'effectue du 1^{er} janvier 1935 au 1^{er} janvier 1950, à 22 1/2 fois et, du 1^{er} janvier 1950 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.

Dans l'évaluation du produit net, il ne sera pris en considération et porté en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation jointe à cette entreprise.

- 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 au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Dans 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 jugées par le Tribunal fédéral.

Art. 31. Dans le cas où le canton de Vaud 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'article 30, et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Confédération pouvait exiger de la compagnie concessionnaire.

Art. 32. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entre immédiatement en vigueur.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer régional à voie normale de Nyon (gare) à Crassier (frontière). (Du 16 juin 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1902
Date	
Data	
Seite	767-779
Page	
Pagina	
Ref. No	10 075 029

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.