

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer de la gare de
Vallorbe à la frontière franco-suisse du Mont d'Or.

(Du 9 octobre 1902.)

Monsieur le président et messieurs,

Depuis que la construction du tunnel du Simplon, qui ouvre une nouvelle porte d'entrée au trafic entre l'Italie et le nord et le nord-est de l'Europe en passant par la Suisse, est une affaire décidée, la direction des Chemins de fer Jura-Simplon a dû, comme principale représentante des intérêts des chemins de fer de la Suisse occidentale, se poser la question de savoir quelle serait la manière la plus efficace de faire bénéficier la Suisse du trafic de transit entre l'Italie et le nord de la France. Déjà dans les années 1880 et suivantes, sa devancière, la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon, s'était occupée du projet d'une ligne de raccourcissement destinée à relier directement la station de Frasné des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à la station de Vallorbe, en traversant le plateau de Frasné, puis le Mont d'Or par un tunnel de 6560 mètres de longueur. La distance de Frasné à Vallorbe par Pontarlier et les Hôpitaux étant de km. 41,⁹⁷¹
et par la ligne de raccourcissement seulement de » 24,⁶⁵⁵
on obtenait ainsi un raccourcissement de . . . km. 17,³¹⁶

correspondant à un raccourcissement en distance virtuelle de km. 35_{,256}. Le coût de cette ligne était devisé à 17,360,000 francs. On avait en même temps projeté d'améliorer le tracé entre Vallorbe et Daillens par la réduction du maximum des pentes de 20 à 15 ‰ et par la pose d'une double voie, dont les frais étaient devisés à 2,720,000 francs.

D'autres projets concurrents surgirent bientôt pour la traversée du Jura et l'acheminement du trafic français sur le Simplon. C'est ainsi qu'une propagande fut faite notamment de Genève et de Paris en faveur du projet, dit de la Faucille, consistant à relier directement Dijon à Genève par Saint-Jean-de-Losne, Lons-le-Saulnier et Saint-Claude. De Genève au Simplon cette ligne pourrait emprunter la rive gauche ou la rive droite du Léman. Le maximum de rampe serait de 10 ‰ et l'altitude du point culminant de 559 mètres. La distance réelle de Paris à Milan serait de 870 kilomètres et la distance virtuelle de 936 kilomètres. Les frais seraient évalués à 120 millions.

Un second projet, soutenu notamment par les députés et sénateurs des départements de l'Ain, de Saône-et-Loire et de la Haute-Savoie, et qui a aussi l'appui de la Chambre de commerce de Lyon, consiste à relier Dijon par Saint-Amour avec Bellegarde. Par la construction du tronçon intermédiaire de Saint-Amour à Bellegarde, on éviterait le détour par Mâcon, Bourg et Ambérieu et on économiserait ainsi 25 kilomètres. Le coût de ce projet, y compris celui des rectifications de la ligne Annemasse-Thonon-Evian-St-Gingolph, est évalué à 80 millions de francs. De cette façon, la distance réelle de Paris à Milan serait de 900 kilomètres et la distance virtuelle de 980 kilomètres. Le but de ce projet est manifestement de conserver aussi longtemps que possible le trafic du nord de la France avec l'Italie sur des rails français.

La direction des Chemins de fer Jura-Simplon a entamé en temps utile des négociations avec la direction de la compagnie qui est maîtresse de l'accès de Dijon et du nord de la France à notre frontière occidentale, soit la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Celle-ci s'est occupée successivement de chacun des trois projets précités, pour se décider enfin en faveur du projet d'une ligne directe entre Frasné et Vallorbe. Dans une conférence qui a eu lieu en 1899 entre les directions des deux compagnies, on a reconnu que cette ligne directe présenterait les avantages ci-après :

1. La distance de Frasné à Vallorbe par Pontarlier
 est de km. 41^{0,071}
 et en ligne directe seulement de » 24^{0,655}
 d'où un raccourcissement de km. 17^{0,316}
 ou, en distance virtuelle, de » 35^{0,256}
2. Le point culminant de la ligne actuelle Frasné-Pontarlier-Vallorbe est à 1,014 mètres au-dessus du niveau de la mer
 et celui du tracé direct à 897 » » » »
 d'où un abaissement du
 point culminant de 117 mètres.
3. Le maximum des rampes par le tracé actuel est de 25 ‰
 et sur la ligne directe de 14 ‰ seulement.
4. Le rebroussement en gare de Vallorbe est supprimé.
5. Par la ligne directe, l'exploitation pendant l'hiver serait considérablement facilitée.

En même temps il a été convenu que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée se chargerait des études ainsi que de la construction de la nouvelle ligne, et que la répartition des dépenses de premier établissement entre les deux compagnies serait proportionnée à l'augmentation de trafic que chacune d'elles est présumée retirer de cette ligne. La concession devrait être obtenue, pour le tronçon situé sur territoire français, par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et pour le tronçon suisse par la compagnie Jura-Simplon. L'agrandissement de la gare de Vallorbe en vue de sa destination comme gare internationale incomberait également à la compagnie Jura-Simplon.

Le Conseil fédéral a eu connaissance de cet état de chose en mars 1899, par une note du Jura-Simplon au Département des chemins de fer, et il a autorisé le Département à répondre à la direction de cette compagnie qu'il ne fallait pas compter sur une subvention importante en faveur de la nouvelle ligne eu égard aux avantages commerciaux à attendre au profit des chemins de fer fédéraux. On ajoutait que du reste la Confédération n'était pas en mesure de construire, d'acquiescer ou de subventionner de nouvelles lignes de chemins de fer. La loi fédérale concernant le rachat des cinq chemins de fer principaux dispose à l'article 4 que la construction et l'acquisition de nouvelles lignes devront faire l'objet d'une loi spé-

ciale; or, pour une subvention de la ligne Frasnè-Vallorbe, il faudrait donc suivre aussi la même voie. Le Conseil fédéral s'est toujours prononcé, à l'égard de toutes les propositions qui depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le rachat lui ont été faites de participer à de nouvelles entreprises de chemins de fer, dans ce sens qu'avant l'acquisition des chemins de fer principaux et leur remise entre les mains de l'administration des chemins de fer fédéraux, il refusait de s'intéresser d'une manière quelconque à d'autres entreprises de chemins de fer. En agissant ainsi, le Conseil fédéral estime être d'accord avec les Chambres fédérales et le peuple suisse. Un octroi de subvention à la ligne Frasnè-Vallorbe obtiendrait d'autant moins l'approbation des pouvoirs législatifs que cette ligne est située, pour la plus grande partie, sur territoire étranger, et sera construite et exploitée par une compagnie étrangère. Si néanmoins le Conseil fédéral pense devoir prendre à l'égard du projet une attitude bienveillante, c'est pour ne pas s'opposer aux aspirations de la Suisse occidentale en faveur d'une communication plus facile et plus étroite avec la France, et parce qu'il faut reconnaître que toute amélioration des lignes d'accès au Simplon aura également pour conséquence avec le temps d'augmenter le trafic de transit. Le Conseil fédéral serait dès lors disposé à proposer, à titre de compensations à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, que la compagnie Jura-Simplon fût autorisée à procéder à des améliorations importantes sur son propre réseau en ce qui concerne le point de jonction et la ligne de raccordement. Ces améliorations peuvent consister dans la transformation de la gare de Vallorbe en vue de sa destination comme gare internationale (devis estimatif, 3,000,000 de francs) et dans la pose d'une double voie sur le tronçon Vallorbe-Daillens, dont le coût est évalué à 1,325,000 francs. En revanche, il est bien entendu que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée aurait à verser, pour l'usage commun de la gare de Vallorbe, une indemnité de location convenable.

Relativement à la question de savoir à qui la concession pour le tronçon Vallorbe-frontière suisse (1.⁴²⁵ km.) devrait être accordée, nous nous prononcions en faveur de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, attendu que le nouveau tronçon ne ferait plus partie du réseau du Jura-Simplon, dont le rachat a été dénoncé, et que son acquisition par la Confédération devrait dès lors faire l'objet d'une loi spéciale. Par contre, la concession devait contenir la disposition que le tronçon suisse pourra être acquis en tout temps par le Jura-Simplon ou son ayant

droit après avertissement d'une année et contre remboursement des dépenses réelles de construction.

Quant aux négociations qui ont eu lieu dans la suite entre la direction du Jura-Simplon et celle de Paris-Lyon-Méditerranée, nous nous réservons d'en parler à l'occasion de la présentation de la convention internationale relative au raccordement, au réseau des chemins de fer français, de la ligne à concéder. Pour le moment, nous nous bornerons à dire qu'un traité est intervenu entre les deux directions sur la base duquel la direction du Jura-Simplon a présenté le 12 mai 1902 une demande tendante à ce qu'il lui soit accordé, pour le compte de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, une *concession* pour le tronçon à établir sur territoire suisse d'un chemin de fer à voie normale, qui, partant de la gare de *Vallorbe* et traversant le *Mont d'Or* par un tunnel, formera la communication la plus courte entre cette gare et la station de *Frasne* ou une autre gare de la ligne Pontarlier-Dôle (par exemple La Joux). La ligne aurait, d'après le rapport général joint à la demande, une longueur de 23,798 mètres, dont environ 1513 mètres sur territoire suisse. Le raccourci qu'on obtiendra sera, comparativement à la ligne par Pontarlier, d'environ 18 kilomètres et le point culminant (899⁸⁸ mètres au-dessus du niveau de la mer) sera abaissé d'environ 115 mètres. Le grand tunnel à travers le Mont d'Or aura une longueur de 6238 mètres et débouchera à l'occident de la gare actuelle de Vallorbe. La frontière se trouve dans l'intérieur de ce tunnel, tout près de l'embouchure suisse. Le maximum des rampes est de 14 ‰ (contre 25 ‰ pour la ligne Pontarlier-Vallorbe) et le rayon minimum des courbes de 400 mètres. La gare de Vallorbe devra être agrandie suffisamment pour recevoir non seulement la nouvelle ligne à double voie, mais aussi les services français de surveillance sanitaire et de police, ainsi que les douanes françaises, attendu que c'est dans cette gare que s'effectuera la jonction nouvelle des réseaux français et suisse. Le raccordement à la frontière fera l'objet d'une convention internationale; la jonction technique et d'exploitation de la nouvelle ligne et l'usage commun de la gare de Vallorbe sont sur le point d'être réglés par un traité entre les administrations des chemins de fer intéressés. L'exploitation se fera en entier par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée; la concession est demandée pour son compte jusqu'au 31 décembre 1958, date de l'expiration des concessions françaises accordées à la même compagnie. Pour assurer l'unité des tarifs jusqu'en gare de

Vallorbe, les taxes de transport pour les voyageurs, bagages, animaux vivants, marchandises, etc., devraient être fixées pour tout le parcours sur les bases de la concession française.

Il résulte du devis estimatif que la dépense pour la ligne entière de Frasnè à Vallorbe est évaluée à 21,000,000 de francs et pour la variante La Joux-Vallorbe à 23,800,000 francs.

La dépense à faire pour le tronçon suisse et comprise d'ailleurs dans les estimations ci-dessus est évaluée comme suit :

I. Chemin de fer et installations fixes :		
A. Frais d'organisation et d'administration	fr.	150,000
B. Intérêts du capital d'établissement	»	120,000
C. Expropriations	»	25,000
D. Etablissement de la ligne :		
1. Infrastructure et ouvrages d'art (1173 mètres de tunnel à double voie)	fr.	1,900,000
2. Superstructure	»	90,000
3. Bâtiments, etc.	»	—
4. Télégraphes, signaux et divers	»	10,000
	Total	» 2,000,000
II. Matériel roulant	»	—
III. Mobilier et outillage	»	5,000
IV. Imprévus	»	200,000
	Total	fr. 2,500,000

Cette ligne sera exploitée par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avec son propre matériel actuel. Il n'y a donc pas lieu de prévoir une dépense pour l'acquisition de matériel roulant.

Le Conseil d'Etat du canton de Vaud, à qui la demande de concession a été communiquée selon l'usage, a donné son adhésion en date du 6 juin 1902.

Il ressort des communications que le Conseil fédéral a adressées déjà précédemment à la direction du Jura-Simplon (Voir rapport de gestion 1899, *F. féd.* 1900, II, 531 et suivantes), qu'il adhère en principe à cette demande de concession. Nous estimons en effet que la traversée du Jura par une ligne directe de Frasnè ou de La Joux à Vallorbe est destinée à acheminer, soit à conserver sur le réseau des chemins de fer suisses,

par le Simplon, une partie importante du trafic de transit, qui autrement serait acheminé sur la route Thonon-Bellegarde.

En revanche, le Département militaire s'est vu dans le cas de présenter des objections. En se plaçant au point de vue de nos intérêts militaires, il considère comme regrettable l'établissement de la nouvelle ligne. Une copie du rapport du 14 juin 1902, dont les particularités ne sont pas destinées à la publicité, est jointe au dossier.

Ces objections ne doivent pas, à notre avis, prévaloir sur les avantages commerciaux et économiques du projet; toutefois, nous en avons tenu compte dans la mesure du possible en insérant quelques dispositions protectrices dans le projet de concession (Voir articles 4 et 8).

La conférence réglementaire a eu lieu le 30 septembre 1902. Le projet de concession établi par le Département des Chemins de fer a obtenu, à part quelques modifications effectuées dans le projet ci-après, l'adhésion unanime des délégués présents. Ce projet donne lieu aux observations suivantes :

A l'article 2, la durée de la concession a été, conformément au désir de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, mise en harmonie avec celle de la concession française.

L'autorisation accordée au Conseil fédéral, à l'article 4, d'exiger de la compagnie l'emploi exclusif d'un personnel suisse pour l'entretien du chemin de fer a été dictée par des raisons d'ordre militaire. Il en est de même de la disposition du second alinéa de l'article 8.

On a dû renoncer à adopter les prescriptions usuelles en ce qui concerne les tarifs et les règlements, attendu qu'il ne serait pas pratique d'établir des prescriptions spéciales pour un tronçon d'une longueur de 1 1/2 kilomètre seulement, alors surtout que le système des tarifs français (tarifs de zones et tarifs à progression descendante) n'est pas en harmonie avec le système appliqué en Suisse. Nos intérêts nationaux pourront être considérés comme sauvegardés si les dispositions prévues aux articles 13 et 14 sont adoptées.

Le projet ne contient aucune disposition sur le rachat de la ligne Vallorbe-frontière, attendu que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée veut aussi, sous ce rapport, appliquer le système français, suivant lequel la ligne fera retour gratuit à l'Etat à l'expiration de la concession. Etant donnée l'extension peu importante de la ligne concédée, nous estimons qu'il n'y a pas de difficulté à accorder cette exception à la règle ;

c'est pourquoi nous avons, à l'article 15, prévu la stipulation d'un droit de retour dans le traité qui interviendra entre la compagnie Jura-Simplon et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et qui sera soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Il va sans dire que cette approbation devra avoir lieu avant que les travaux de construction de la ligne puissent être commencés.

Nous recommandons le projet d'arrêté ci-après à votre approbation et saisissons cette occasion pour vous présenter, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 9 octobre 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 à voie normale de
Vallorbe jusqu'à la frontière franco-suisse du Mont d'Or.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la demande de la Direction des chemins de fer Jura-Simplon, du 12 mai 1902 ;

Vu le message du Conseil fédéral, du 9 octobre 1902,

arrête :

Il est accordé à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, à Berne, pour le compte de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale de la gare de *Vallorbe* jusqu'à la frontière franco-suisse du *Mont d'Or*, 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'exploitation de chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La présente concession est valable jusqu'au 31 décembre 1958.

Art. 3. La compagnie devra élire domicile attributif de juridiction dans le canton de Vaud.

Art. 4. Le Conseil fédéral pourra exiger, en tout temps, que l'entretien du chemin de fer soit assuré par un personnel de nationalité suisse.

Art 5. Dans le délai de 12 mois, à dater de l'échange des ratifications du traité international à intervenir, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements.

Les travaux de l'établissement de la ligne devront être commencés dans un 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 un délai de cinq ans 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 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 voie normale et à double voie.

La compagnie devra construire à ses frais les chambres de mine que le Conseil fédéral jugera nécessaires en vue d'intercepter la ligne d'une manière efficace en cas de guerre.

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 tous temps, toutes les parties de la ligne 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 transférés hors du territoire suisse.

Art. 12. Le nombre minimum de trains pouvant transporter chaque jour des voyageurs, dans chaque sens, est fixé à quatre.

Le Conseil fédéral déterminera la vitesse des trains.

Art. 13. La compagnie est tenue de se soumettre, à la station de Vallorbe, au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses. Au surplus, le Conseil fédéral fixera, après avoir entendu la compagnie, les prescriptions qui seront applicables au trafic de la ligne concédée.

Art. 14. En ce qui concerne les taxes de transport et les prescriptions de tarif, la section Vallorbe-frontière devra être traitée pour tout le trafic comme faisant partie intégrante du réseau de la concessionnaire, et celle-ci sera tenue de veiller en tout temps à ce que cette section soit traitée d'une façon absolument analogue à l'autre partie de son réseau. Les tarifs et prescriptions à appliquer sur la section concédée, ainsi que les modifications jugées nécessaires, seront portés en temps utile à la connaissance du Conseil fédéral.

Art. 15. Le traité à intervenir entre la concessionnaire et la compagnie Jura-Simplon, ou son ayant droit, au sujet du raccordement au réseau des chemins de fer suisses et de l'usage commun de la gare de Vallorbe devra stipuler qu'à l'expiration de la concession le chemin de fer concédé et ses installations feront retour gratuit à la compagnie du Jura-Simplon, ou à son ayant droit, et lui seront remis en bon état d'entretien. Ce traité sera soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 16. 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

le prolongement du chemin de fer routier
St-Gall-Gais jusqu'à Appenzell.

(Du 9 octobre 1902.)

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 22 mars 1902, les tramways d'Appenzell ont présenté une demande en obtention d'une concession pour le prolongement de leur ligne St-Gall-Gais jusqu'à Appenzell.

D'après le rapport général, le chemin de fer routier à construire St-Gall-Gais-Appenzell formerait la communication la plus directe entre *St-Gall* et *Appenzell*; la longueur de la ligne serait de 19,6 km. Le parcours jusqu'à Appenzell par *Winkeln* comprend 32 km. et s'effectue, dans les conditions actuelles, en tenant compte d'un arrêt très court à *Winkeln*, dans un espace de temps variant entre 104 et 110 minutes, tandis que la course jusqu'à *Appenzell* par *Gais* aurait lieu en 95 minutes seulement. Les taxes du chemin de fer routier seraient également plus modérées. Le parcours de *St-Gall* à *Appenzell* par *Gais* pourrait donc non seulement être effectué dans un temps plus court, mais encore à un prix plus réduit. Il n'y a pas de doute que le prolongement de la ligne de *Gais* à *Appenzell* aurait pour résultat une augmentation très sensible des bénéfices d'exploitation. Les avantages:

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer de la gare de Vallorbe à la frontière franco-suisse du Mont d'Or. (Du 9 octobre 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1902
Date	
Data	
Seite	573-584
Page	
Pagina	
Ref. No	10 075 170

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.