

# FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

LII<sup>me</sup> année. Vol. IV. N° 51. 19 décembre 1900.

---

Abonnement par année (franco dans toute la Suisse): 5 francs.  
Prix d'insertion 15 centimes la ligne ou son espace. Les insertions doivent être  
transmises franco à l'expédition.— Imprimerie et expédition de C.-J. Wyss, à Berne.

---

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la modification et l'extension de la concession d'un  
chemin de fer électrique sur route de Lausanne  
à Moudon.

(Du 10 décembre 1900.)

Monsieur le président et messieurs,

Ainsi qu'il en a déjà été fait mention dans le message concernant le renouvellement de la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Lausanne à Moudon, du 25 juin 1900, la société par actions constituée pour la construction et l'exploitation de cette ligne, sous la raison sociale « Compagnie des chemins de fer régionaux électriques du Jorat », avait, dans sa requête du 31 mai 1900, présenté deux autres demandes avec celle en renouvellement de la concession.

Elles tendaient à ce que la compagnie fût autorisée à construire sa ligne *par sections* et en conséquence à ajourner d'une année la justification financière en ce qui concerne les tronçons Savigny-Carrouge et La Sallaz - Clé-aux-Moines, puis en outre à adopter l'une ou l'autre des trois variantes du tracé pour *l'introduction de la ligne dans la ville de Lausanne*.

Ces deux dernières demandes n'ayant pu être traitées immédiatement, la question très urgente du renouvellement de la concession a été, sur le désir de la compagnie, soumise d'abord à votre décision et a reçu une solution dans un sens conforme par l'arrêté du 29 juin 1900.

La compagnie a été amenée à l'idée de construire la ligne par sections à la suite des négociations qui ont eu lieu en vue de se procurer le capital-obligations nécessaire. L'entrepreneur, qui s'est chargé de la plus grande partie du capital-obligations, aussi bien que les ingénieurs désignés par les banques pour étudier l'affaire, ont estimé qu'il était indiqué de relier Lausanne à Moudon par la ligne la *plus courte*, d'autant plus que cette ligne touchait toutes les localités intermédiaires importantes, tandis que par contre la boucle s'ouvrant à la Sallaz ou à Marin et se refermant près de Carrouge ne se justifiait qu'autant que la compagnie pourrait y souder le tronçon Cornes de Cerf-Chexbres et éventuellement Vevey; en attendant cette boucle, qui est distante de l'autre ligne de moins de 5 kilomètres, ne pourrait pas couvrir ses frais d'exploitation. Selon l'avis des experts, il y avait lieu de surseoir à la construction de ce tronçon pendant une année au moins, pour donner à la compagnie le temps d'obtenir la concession Cornes de Cerf-Puidoux-Chexbres et, le cas échéant, Chexbrevéve, dans le cas où les concessionnaires de cette dernière ligne renonceraient à la voie normale (ce qui n'a pas eu lieu; le projet à voie normale est au contraire en cours d'exécution).

L'assemblée générale des actionnaires de la compagnie a adhéré à cette manière de voir et a décidé de profiter du capital-obligations qui était offert à la compagnie pour construire la ligne directe Lausanne-Moudon par le Chalet-à-Gobet et Carrouge et un embranchement jusqu'à Savigny. Le conseil d'administration a, en conséquence, été invité à fournir immédiatement la justification financière relative à ces deux lignes. À cet égard la compagnie est partie de cette hypothèse que la chose était permise d'après la concession, ce qui n'est toutefois pas le cas, cette dernière envisageant les deux lignes par Chalet-à-Gobet et par Savigny comme une entreprise unique. Pour une construction successive, une modification de concession est dès lors nécessaire.

Le Conseil d'Etat du canton de Vaud, appelé à donner son préavis sur la demande, s'est vu dans le cas d'ouvrir dans les communes une enquête au sujet de la modifica-

tion de concession demandée; elle a eu pour conséquence de soulever diverses oppositions et réclamations de la part des communes et particuliers spécialement intéressés à la ligne par Savigny, soit aux tronçons dont la construction doit être ajournée. Ces oppositions et réclamations ont reçu toutefois une solution à la suite de l'intervention du département cantonal des travaux publics, soit par une convention suivant laquelle elles ont été retirées moyennant, par les membres du conseil d'administration, de reprendre les actions souscrites par les opposants, soit d'une autre façon, de sorte que l'autorisation demandée d'ajourner la construction de quelques sections ne paraît plus aujourd'hui être contestée de ce côté. Nous n'avons, quant à nous, aucune objection à présenter et proposons, en conséquence, de faire droit à la demande.

Quant à l'autre demande relative à l'introduction de la ligne dans la ville de Lausanne, il y a lieu d'abord de rappeler que MM. Dufour frères, en leur qualité de concessionnaires primitifs de la ligne Lausanne-Moudon, dont le point de départ a été prévu près de l'hôpital cantonal, avaient déjà adressé, en décembre 1898, une demande en obtention de concession pour un embranchement de La Sallaz à travers la ville de Lausanne jusqu'à la gare du Flon de la ligne Lausanne-Ouchy.

A la suite de l'opposition de la ville de Lausanne contre l'utilisation projetée spécialement de la rue du Pré, la compagnie des chemins de fer régionaux électriques du Jorat s'est vue obligé, en sa qualité d'ayant-droit de MM. Dufour frères, qui s'étaient engagés d'avance, suivant convention du 22 avril 1899, à lui céder plus tard la concession demandée, dans le cas où elle leur serait accordée, de modifier le projet et a adressé, le 9 mars 1900, une nouvelle demande de concession accompagnée des annexes réglementaires.

La requérante motive cette demande en faisant valoir notamment l'importance qu'aurait une communication directe de la ligne Moudon-La Sallaz avec le centre de la ville, ainsi qu'avec les gares du Lausanne-Ouchy et du Lausanne-Echallens, aussi bien pour le rendement de cette ligne que pour le public qui l'utilisera. La demande laisse complètement de côté le tronçon contesté par la ville, tandis que pour le surplus le tracé correspond à celui prévu par MM. Dufour frères. De La Sallaz, ce tracé arrive au moyen d'une double ligne de raccordement et d'un tunnel d'une longueur de 285 mètres sous la route par le vallon du Flon qu'elle suit jusqu'à La Solitude.

ici, en face de la buanderie Haldimand, se trouvera la station-terminus et aura lieu la jonction avec le réseau des tramways urbains, dont les lignes doivent être utilisées, sur un tronçon relativement court, pour le trafic direct des marchandises à destination de la gare du Flon et de la ligne Lausanne-Echallens (chaque fois de bon matin et le soir). La ligne a une longueur de 1.<sup>730</sup> km. de La Sallaz à La Solitude, et accuse presque sur toute la longueur un maximum de pente de 60 ‰; les courbes les plus étroites auront 50 mètres de rayon. Elle doit être construite d'après les mêmes normes techniques que la ligne principale Lausanne-Moudon et être exploitée avec le matériel roulant de cette dernière ligne. Les frais d'établissement sont devisés à 175,000 francs. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle ligne indépendante, mais d'un embranchement ou d'un remplacement de la dernière section de la ligne concessionnée de Lausanne à Moudon, à l'effet de l'introduire dans la ville de Lausanne et de la relier aux autres lignes.

Si la compagnie demande, en outre, par sa requête du 31 mai de cette année, d'être autorisée à adopter l'un ou l'autre des trois tracés pour l'introduction dans la ville, on n'aura en somme à faire qu'avec les variantes relatives à la ligne désignée ci-dessus, dont l'une n'est autre que le tracé prévu originellement de La Sallaz à l'hôpital cantonal, dont la deuxième ne s'écarte que fort peu de l'entrée adoptée dans la requête du 9 mars 1900 et dont la troisième, qui ne peut guère être prise en sérieuse considération, reporte le point terminus à la croisée des routes, à l'est de la maison de correction.

Le Conseil d'Etat du canton de Vaud s'est prononcé sur la question de l'introduction en ville en ce sens qu'il estime que le tracé le plus favorable est celui qui aboutit à la buanderie Haldimand (La Solitude). Il permet, en effet, de se raccorder plus facilement avec le Lausanne-Echallens à Bel-Air, d'une part, et avec le Lausanne-Ouchy, d'autre part, en empruntant sur un faible parcours les rails des tramways lausannois. Ce projet aurait un défaut, ce serait d'être le plus coûteux des trois projets présentés par la compagnie. L'Etat de Vaud demanderait donc que le raccordement avec la ville de Lausanne fût étudié dans le plus bref délai possible, afin que son exécution puisse suivre de près celle du chemin de fer. En tout état de cause, l'Etat entendrait appliquer strictement la disposition du décret de subvention suivant laquelle il ne serait fait aucun versement dépassant la moitié de la sub-

vention avant l'ouverture de la ligne concédée jusqu'à la *station terminale*.

La compagnie a été invitée par notre Département des Chemins de fer à commencer sans retard les études concernant l'introduction de la ligne. Bien qu'elle s'y soit engagée et qu'elle ait promis de présenter au plus tôt des plans de détails complets pour les divers projets, ils ne nous ont pas encore été soumis.

Vu les difficultés que présente sans doute l'introduction de la ligne en ville, il semble qu'il n'est pas indiqué de prendre déjà en ce moment, à propos de l'octroi, ou de l'extension de la concession, une décision définitive au sujet de la question du tracé, en se basant seulement sur les études provisoires.

Il faudrait plutôt, à notre avis, attendre jusqu'à l'époque où seront présentés des plans de construction établis sur la base d'études détaillées faites sur le terrain, plans qui alors seulement permettront un examen approfondi. Nous croyons devoir dès lors vous recommander de faire droit à la demande en ce sens que la concession soit accordée en principe pour l'introduction de la ligne en ville et que la décision définitive au sujet du tracé soit ajournée jusqu'après la réception des plans définitifs.

Les droits de la ville, et la conclusion d'une convention avec elle demeureront en outre réservés pour l'octroi de la concession générale dans le cas où la voie publique devrait être utilisée.

Enfin, il convient aussi d'assurer par une disposition spéciale l'uniformité du rachat pour le réseau tout entier.

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 considération distinguée.

Berne, le 10 décembre 1900.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération :*

HAUSER.

*Le chancelier de la Confédération :*

RINGIER.

---

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

modification et extension de la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Lausanne à Moudon.

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer régionaux électriques du Jorat, du 31 mai 1900 ;

vu le message du Conseil fédéral du 10 décembre 1900,

*arrête :*

1. La concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique sur route de Lausanne à Moudon par Chalet-à-Gobet, d'une part, et par Savigny et Carrouge, d'autre part, renouvelée par arrêté fédéral du 29 juin 1900 (*Recueil des chemins de fer*, XV, 319 et XVI, 173), est modifiée en ce sens que la compagnie est autorisée à construire sa ligne par sections et, en conséquence, à ne présenter les documents techniques et financiers prescrits que dans le délai de 12 mois, à dater du présent arrêté, pour les tronçons Savigny-Carrouge et La Sallaz—Clé-aux-Moines, avec cette clause que l'inobservation éventuelle de ce délai n'entraînera la préemption de la concession que pour les deux tronçons précités et non pas pour le surplus de la ligne concessionnée.

2. Il est en même temps accordé à la compagnie une concession pour l'introduction de sa ligne de La Sallaz dans la ville de Lausanne, aux conditions mentionnées dans la concession du 29 mai 1900 et aux conditions spéciales suivantes :

- a.* La décision définitive à prendre en ce qui concerne la direction du tracé demeure réservée jusqu'après la présentation des plans ;
- b.* il est fixé, comme sous le chiffre 1 ci-dessus, un délai d'une année, à dater du présent arrêté, pour la présentation des documents techniques et financiers prescrits ;
- c.* en cas d'utilisation des voies publiques, les droits de la ville de Lausanne, soit la conclusion d'une convention avec cette ville, demeurent expressément réservés ;
- d.* le terme de rachat fixé pour la ligne fait règle aussi pour le tronçon La Sallaz-Lausanne, c'est-à-dire que le rachat peut avoir lieu 30 ans après l'ouverture à l'exploitation de la ligne La Sallaz-Moudon, et les divers tronçons forment un seul et unique objet de rachat.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

---

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'extension de la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Schaffhouse à Neuhausen (gare-quartier de Breite).

(Du 10 décembre 1900.)

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 23 octobre 1900, le conseil municipal de Schaffhouse a présenté, avec les documents techniques prescrits, une demande de concession pour un chemin de fer électrique sur route de la *gare de Schaffhouse au quartier élevé de Breite*, destiné à relier ce quartier, dont la population augmente constamment et est actuellement de 1500 âmes environ, avec la gare et la vieille ville.

La ligne formerait une section du réseau des tramways urbains et serait construite et exploitée comme telle par la ville. Elle a son point de départ près du portail sud du bâtiment de la gare (cote 406,<sub>80</sub>), monte à l'« Oberthor », franchit la ligne du Nord-Est sur le pont existant, suit la nouvelle « Steigstrasse » jusqu'au « Steigbrunnen » et atteint, en prenant la direction du « Schützensteig », près du stand, (cote 458,<sub>80</sub>) le bord du plateau du quartier de Breite.



**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la modification et l'extension de la concession d'un chemin de fer électrique sur route de Lausanne à Moudon. (Du 10 décembre 1900.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1900
Date	
Data	
Seite	1081-1088
Page	
Pagina	
Ref. No	10 074 375

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.