

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer à voie normale du
Pont au Brassus, sur la rive gauche du lac de Joux.

(Du 16 mars 1896.)

Monsieur le président et messieurs.

Par requête du 23 octobre 1895, MM. *Sam. Rochat*, ingénieur à Morges, et *Maurice d'Allèves*, ingénieur à Sion, sollicitent la concession d'un chemin de fer à voie normale du *Pont au Brassus* par la rive occidentale du lac de Joux.

Nous puisons les renseignements ci-après dans l'exposé général joint à la demande de concession :

Le chemin de fer projeté est le prolongement, jusqu'au Brassus, par le Lieu et le Sentier, de la ligne Vallorbe-le Pont dans la vallée de Joux ; il part du bâtiment des voyageurs de la gare actuelle du Pont, 1011 m. au-dessus du niveau de la mer, traverse sur un pont métallique de 25 m. de portée l'Orbe (canal réunissant le lac de Joux à celui de Brenet), immédiatement au sortir de la gare du Pont, traverse à niveau la route de 1^{re} classe de Morges à la Vallée, tourne à droite, en suivant la rive du lac Brenet, passe par les Crettets, suit les dépressions du terrain dans les prairies jusqu'aux Viffourches. La ligne se développe ensuite dans les pâturages en suivant le bord de la forêt, passe à gauche du petit lac Ter pour arriver au Lieu (1052 m. 50 au-dessus du niveau de la mer). La ligne continue en palier dans les pâturages

jusqu'au col du Pré Lionnet, franchit ce col au moyen de deux petits tunnels de 40 m. et 17 m. pour prendre le versant du lac de Joux, se développe en flanc de coteau dans une belle forêt de sapins, traverse sur un remblai le ravin aboutissant à l'Entonnoir du Rocheray et arrive à la halte du Rocheray (km. 8,⁰⁰⁰) en suivant la lisière du bois. Après le Rocheray la ligne continue à descendre jusqu'au km. 9,¹⁰⁰ où elle quitte la forêt, traverse le chemin du Sentier et atteint la halte de la Golisse, puis la station du Sentier qui desservira aussi l'Orient-de-l'Orbe. Du Sentier la ligne redescend pour franchir à nouveau le chemin du moulin du Sentier et de là remonter pour atteindre la halte de Chez-le-Maitre. La ligne tourne ensuite à gauche pour franchir l'Orbe sur un pont métallique et arrive au km. 13,²⁴⁰, à la station terminus du Brassus à 1024 m. au-dessus du niveau de la mer, immédiatement après avoir traversé la route de 1^o classe.

Des stations sont prévues au Lieu, au Sentier et au Brassus et des haltes aux Crettets-Charbonnières, à Séchey, Rocheray, Golisse et Chez-le-Maire.

La ligne entière est située sur le territoire du canton de Vaud.

L'utilité de la ligne projetée doit être envisagée sous deux points de vue: elle reliera au réseau suisse et en particulier à Lausanne la partie industrielle du district de la Vallée et elle permettra l'exploitation rationnelle et économique des belles forêts du Risoux, des montagnes du Jura à la frontière de France, ainsi que des bois d'Ammont et du Marchairuz, dont le Brassus est le centre géographique. La commune du Chenit seule renferme une étendue de 5600 hectares de forêts.

D'après le mémoire technique, cette ligne sera à simple voie avec écartement normal des rails. La traction s'effectuera au moyen de locomotives à simple adhérence et l'on emploiera le même matériel que celui du chemin de fer de Vallorbe au Pont dont le présent projet constituera la continuation.

L'exécution sera entreprise dans le plus court délai possible.

Le devis estimatif sommaire prévoit que l'établissement de la ligne projetée coûtera 1,259,000 francs. Il est établi comme suit :

I. *Chemin de fer et installations fixes :*

1. Frais d'organisation, d'administration et d'études fr.	51,000
2. Intérêt du capital d'établissement »	33,000
3. Acquisition de terrains »	58,500
4. Etablissement de la ligne :	
a. Infrastructure et ballastage . . . fr.	336,500
b. Rails et traverses »	339,000
c. Bâtiment et installations méca- niques »	224,000
	» 899,500
II. <i>Matériel roulant</i> »	117,000
III. <i>Mobilier et ustensiles</i> »	10,000

Total des frais d'établissement proprement dits fr. 1,169,000

Imprévu 10 % environ » 90,000

Total fr. 1,259,000

ou 95,026 francs par kilomètre.

Le mémoire ne contient pas de calcul de rendement. Le gouvernement du canton de Vaud, invité à s'exprimer au sujet de la demande de concession, nous a informés par office du 14 décembre 1895 que les trois communes de la vallée de Joux, Le Lieu, Le Chenit et L'Abbaye ont reçu communication de cette demande et que les deux premières sont absolument favorables au projet et en désirent vivement l'exécution, tandis que la commune de L'Abbaye désire qu'il soit sursis à l'octroi de cette concession, attendu qu'il existe déjà une concession du côté oriental de la vallée, qu'il y a des plans établis et que cette commune doit fournir une subvention à l'entreprise.

Dans ces circonstances, il y a lieu de procéder, conformément à l'article 2 de l'arrêté du Conseil fédéral du 31 mai 1895 (Rec. off. des chemins de fer XIII, 365), c'est-à-dire d'inviter les deux demandeurs en concession concurrents à justifier, dans un délai à fixer, de leurs ressources financières, puis d'accorder définitivement et exclusivement la concession à celui des deux groupes de postulants qui présentera les meilleures garanties pour l'exécution du projet.

A la date du 16 avril 1891 une concession a été effectivement accordée déjà à MM. P. Auberjonois, R. Guisan et J. Leuba-Joliat, à Lausanne, pour un chemin de fer du Pont au Brassus par le Sentier. Toutefois les deux projets ne sont nullement identiques. Tandis que, d'après le tracé qui vous est soumis aujourd'hui, la ligne suit la rive gauche, à l'occident du lac, MM. Auberjonois et

consorts veulent établir la ligne sur la rive droite, orientale, et la concession ne leur a été accordée expressément que pour une ligne « sur la rive *droite* du lac de Joux ». La commune du Chenit composée de diverses localités disséminées, sera, il est vrai, desservie d'après les deux projets, mais le Sentier, en particulier, ne sera touché directement que par le nouveau projet; la ligne déjà concessionnée passe à 250 m. au sud du Sentier qui y serait relié par un embranchement, dont la concession n'est toutefois pas encore accordée, parce que les documents nécessaires n'ont pas encore été présentés. Ensuite, pour le chemin de fer de la rive droite, on a prévu d'abord une ligne à voie étroite, tandis que celui de la rive gauche est projeté de prime abord à voie normale, ce qui est le plus naturel et le plus convenable pour la continuation d'un chemin de fer à voie normale; une ligne à voie normale se prêtera aussi mieux qu'une ligne à voie étroite aux importants transports de bois en perspective. Les deux lignes n'ont de commun que les points de départ et d'arrivée et elles traversent deux contrées différentes, séparées l'une de l'autre par l'Orbe et le lac de Joux. Elles servent donc essentiellement des intérêts différents et la concurrence qui nécessiterait l'application de la disposition stipulée dans l'arrêté du Conseil fédéral du 31 mai 1895 en cas de demande de concession pour la *même* ligne, n'existe donc pas. Il y a lieu au contraire d'accorder également une concession pour cette seconde ligne qui, en elle-même, à côté de celle précédemment concessionnée, a le droit d'existence indépendante, du moins jusqu'à un certain point, et de laisser à la libre concurrence et à l'initiative des milieux intéressés le soin de décider lequel des deux projets doit être appuyé financièrement. Il n'est pas à présumer dans les circonstances telles qu'elles se présentent que les deux projets puissent se réaliser et amener une lutte nuisible de concurrence. Nous estimons donc qu'il n'est pas nécessaire, ainsi que cela a eu lieu dans d'autres cas, d'insérer dans la concession une disposition destinée à parer à cette éventualité. Nous trouvons qu'il ne serait pas juste de rejeter la demande de concession qui vous est soumise aujourd'hui pour le motif qu'il existe déjà une concession pour une ligne de la rive droite du lac de Joux, puisque, dans l'arrêté précité du Conseil fédéral, le retrait de la concession pour cette dernière ligne a été expressément réservé et que la circonstance que le délai de 5 années, qui s'est écoulé depuis l'octroi de la concession, n'a pas été utilisé, fait douter avec raison de la possibilité de réaliser ce projet.

Nous vous proposons en conséquence d'accorder la concession sollicitée par MM. Rochat et consorts sans réserve en faveur de l'autre projet.

Les négociations réglementaires ont eu lieu le 10 février 1896 ; elles ont abouti à l'approbation du projet d'arrêté ci après.

Il contient en général les conditions imposées habituellement pour chemins de fer à voie normale avec les modifications exigées par les circonstances particulières dans lesquelles se présente l'entreprise projetée. Cet arrêté est du reste calqué sur celui édicté dans le temps pour la ligne Pont-Vallorbe, dont le présent projet constitue la continuation.

C'est ainsi que, d'accord avec ce dernier, le nombre minimum des trains journaliers est fixé à trois, la fixation de la vitesse des trains réservée au Conseil fédéral (article 12) et une seule classe de voitures prévue (article 14). Les taxes des voyageurs et des marchandises sont un peu plus élevées que celles de la concession normale, ce qui est justifié par les rampes et les circonstances particulières de l'entreprise ; elles sont toutefois passablement inférieures à celles admises pour Pont-Vallorbe. Les taxes des bagages et du bétail sont par contre les taxes normales.

Nous vous recommandons l'adoption du projet d'arrêté dont la teneur suit et vous présentons, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 16 mars 1896.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

A. LACHENAL.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer à voie normale du Pont au Brassus, sur la rive gauche du lac de Joux. (Du 16 mars 1896.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1896
Date	
Data	
Seite	209-213
Page	
Pagina	
Ref. No	10 072 313

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.