

## MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale touchant la concession d'un chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne.

(Du 14 février 1866.)

---

Tit.,

Par office du 8 janvier dernier, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud a transmis un décret du Grand Conseil du 25 janvier, par lequel il est accordé à M. Charles Bergeron, ingénieur à Lausanne et directeur de l'exploitation des chemins de fer de la Suisse occidentale, une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer pneumatique ou atmosphérique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne; à cette communication est jointe la demande que cet acte de concession soit soumis à l'approbation fédérale pour autant qu'elle soit jugée nécessaire.

Le décret en question ne renferme que trois articles. Dans le premier par lequel la concession est accordée, on renvoie aux clauses, charges et conditions du cahier des charges annexé au décret. Le second article déclare l'entreprise d'utilité publique, et autorise le concessionnaire à acquérir, par voie d'expropriation juridique, les terrains nécessaires à l'exécution du projet. Le troisième article charge le Conseil d'Etat de l'exécution du décret.

Le cahier des charges, conjointement avec les déclarations du Conseil d'Etat de Vaud, renferment les données suivantes concernant cette voie. Elle consiste dans un tunnel tubulaire muré, long de 340 mètres, à rails. L'ascension des voitures s'opérera dans le tube souterrain au moyen de l'air comprimé agissant sur la surface totale des voitures qui occuperont la section entière du tube. Les plans de la construction seront soumis à l'approbation du Conseil d'Etat et l'exploitation ne pourra commencer que lorsque les travaux auront été examinés et approuvés par le Conseil d'Etat. Le concessionnaire doit pourvoir à ce que la voie soit constamment maintenue en bon état et offre pleine sécurité. Le Conseil d'Etat pourra en tout temps faire visiter le chemin de fer et prescrire les mesures que pourrait exiger le maintien en état du chemin et la sécurité publique, en cas de besoin il y sera pourvu aux frais du concessionnaire. Le concessionnaire aura le droit de percevoir les tarifs suivants :

1. 30 centimes pour les voyageurs de première classe, 15 centimes pour les voyageurs de seconde classe, pendant la première année qui suivra l'ouverture de l'exploitation.
2. 20 centimes pour les voyageurs de première classe, 10 centimes pour ceux de seconde classe pendant la seconde année et les suivantes jusqu'à la fin de la concession.
3. 20 centimes par colis de bagages pesant moins de 60  $\%$  et 30 centimes quand il excèdera ce poids.
4. 10 centimes par quintal ou par fraction de quintal pour le transport de toute marchandise sans distinction.

Si, ensuite d'estimation juridique, les sommes à payer pour l'expropriation des terrains venaient à dépasser le montant du chiffre porté pour l'acquisition de ces terrains, dans l'acte déposé en mains du Conseil d'Etat, au moment de la signature du cahier des charges, le concessionnaire aura la faculté de renoncer à sa concession. La concession deviendra nulle de plein droit si, dans le délai de un an qui suivra la ratification, le concessionnaire n'a pas entrepris réellement les travaux; il en sera de même si le chemin de fer n'est pas achevé et livré à l'exploitation dans les dix-huit mois qui suivront la prise de possession des terrains. Toutefois, si les travaux de la nouvelle route aux abords de la gare et sur la place St. François devaient apporter des modifications dans les projets du chemin tubulaire ou en arrêter momentanément la construction, le délai fixé ci-dessus sera prolongé de toute la durée de l'interruption. Le concessionnaire fournira un cautionnement de fr. 15,000 lequel sera acquis à l'Etat en cas d'inexécution des conditions du cahier des charges. L'Etat de Vaud aura

d'ailleurs, pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin de fer, les mêmes droits que ceux qui lui sont réservés par la concession du 10 mars 1856, accordée à la compagnie de l'Ouest. Il pourra exercer sur le chemin de fer pneumatique le droit de rachat que lui attribue sur le chemin de fer de Morges à Genève, le décret de 10 juin 1853, aux époques et conditions fixées par l'article 17 de ce décret.

La concession prend fin en même temps et dans les mêmes conditions que celle qui a été accordée à la compagnie de l'Ouest suisse par décret du 10 juin 1853.

La loi fédérale du 28 juillet 1852 sur l'établissement des chemins de fer, et celle du 1<sup>er</sup> mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont applicables à l'entreprise dont il s'agit. Toutefois, vu la nature particulière du moteur qui lui est appliqué, il ne sera pas soumis aux dispositions de l'ordonnance sur l'unité technique des chemins de fer suisses du 9 août 1854.

La concession n'entrera en vigueur que lorsqu'elle aura été approuvée par le Grand Conseil du Canton de Vaud et par l'Assemblée fédérale.

---

Ainsi qu'il résulte de ces dispositions finales du cahier des charges qui forme partie intégrante de la concession, les autorités du h. Etat de Vaud qui ont accordé la concession, sont de l'avis que le chemin de fer en question rentre en général sous la législation fédérale en la matière, mais que toutefois, vu sa nature particulière, il doit être traité un peu autrement que les chemins de fer ordinaires.

Nous partageons entièrement cette manière de voir à ces deux égards.

Le chemin de fer en question a, sauf la partie technique, le même caractère que les lignes ferrées ordinaires; il est à rails, destiné au transport plus rapide et par masses, de personnes et de marchandises; il est la propriété privée d'un concessionnaire, et sera exploité par celui-ci exclusivement, avec des droits déterminés envers le public qui emprunte cette voie. En vue de l'acquisition des terrains nécessaires, le concessionnaire revendique aussi le droit d'expropriation et sans doute aussi l'importation en franchise des rails et autres matériaux. En ce qui concerne la durée de la concession et le droit de rachat réservé à l'Etat, ce chemin de fer se présente comme un appendice à la ligne de l'Ouest, dont les conditions de concession, sauf quelques exceptions, s'appliquent aussi au nouveau tronçon. Il est évident que ce premier chemin de fer pneumatique, en regard de la loi sur les chemins de fer, présente des conditions beaucoup plus simples que les chemins à traction

de chevaux Genève-Carouge, Genève-Chêne dont la position définitive n'est pas encore déterminée à cette heure. Ici point de voie à rail spéciale, mais simple emprunt de la voie publique, là une voie séparée; ici point d'achat de terrain, là expropriation, ici point de compagnie avec possession et usage exclusifs de la ligne, là propriété privée et exploitation en monopole; ici concession donnant au Conseil d'Etat de Genève droit de révoquer la concession en cas d'inobservation du cahier des charges et de rétablir le tout dans l'état primitif; là une concession qui assure le maintien de l'établissement; ici un droit de rachat qui permet au Canton de Genève de se mettre en tout temps en possession de la ligne moyennant une certaine indemnité, là le droit de rachat ordinaire des chemins de fer suisses, dans les délais et aux conditions prévus. Si, au premier abord, on était tenté d'assigner au chemin de fer pneumatique à peu près la même position qu'au chemin de fer à traction de chevaux offrant, en apparence, des analogies avec le premier, on doit reconnaître, après examen, que la voie pneumatique se rapproche davantage du chemin de fer ordinaire que le chemin américain, cela tout au moins dans le cas actuel et que la loi fédérale sur les chemins de fer peut s'y appliquer sans grande difficulté.

Il n'y a que deux points au sujet desquels la concession pour le chemin de fer pneumatique de Lausanne demande à être traitée d'une manière spéciale.

L'article 12 de la loi fédérale sur l'établissement et l'exploitation de chemins de fer porte: «La Confédération déterminera les dispositions nécessaires pour assurer, au point de vue technique, l'exécution uniforme des chemins de fer.» Cette prescription a trouvé son exécution dans l'ordonnance du Conseil fédéral sur l'unité technique des chemins de fer suisses, du 9 août 1854. Elle statue en substance les dispositions suivantes:

- A. Construction des lignes. Fixation de la largeur de la voie, et du minimum de rayons de courbure, distance des rails entre eux, et des constructions ou d'autres objets fixes, la hauteur à l'intérieur de tunnels et de toutes les constructions au-dessus du niveau des rails.
- B. Matériel d'exploitation: dispositions sur les dimensions des bandages des roues, le maximum de hauteur de la cheminée des locomotives, la plus grande hauteur et largeur des wagons.

Le but de ces dispositions est que tout le matériel roulant de chaque ligne puisse passer et circuler directement et sans empêchement sur toutes les autres lignes.

Le chemin de fer pneumatique tel qu'il doit être construit et

exploité entre la gare de Lausanne et la place de St. François, diffère quant à sa disposition et à son exploitation des voies à locomotives existantes. Quant à la construction, la voie pneumatique consiste dans un tube souterrain, muré de 8 pieds de largeur et de  $8\frac{1}{3}$  pieds de hauteur hors d'œuvre. Or avec de telles dimensions ni les wagons ni les locomotives des lignes ordinaires ne pourraient y circuler, puisqu'il leur faut une largeur de 14 pieds et une hauteur de 18 pieds hors d'œuvre. L'exploitation du chemin pneumatique de M. Bergeron exige dès lors un matériel roulant tout particulier. Les voitures de transport doivent être construites dans des dimensions sensiblement réduites, et il ne peut être question de l'emploi de locomotives, puisque indépendamment des dimensions trop restreintes du tube, la pente de 16% admise pour la ligne est beaucoup trop considérable. L'air comprimé doit fonctionner comme force motrice à la place de la locomotive. Au point de vue technique, le chemin pneumatique se trouve ainsi en dehors de toute communication directe avec la voie à locomotives existante, et constitue un établissement entièrement distinct. Il ne peut donc y avoir aucun passage du matériel roulant d'une ligne à l'autre. Poser une telle condition ce serait exiger une construction toute différente, pour ne pas dire rendre impossible de prime abord un chemin de fer dans la localité en question. Eu égard à ce que la ligne, longue de 340 mètres seulement, n'a qu'une importance purement locale et que son exécution offre d'ailleurs un intérêt majeur pour la science et pour les questions pratiques relatives à l'établissement des lignes dans les montagnes, nous n'hésitons pas un instant à recommander de faire abstraction de l'application de l'ordonnance sur l'unité technique des chemins de fer suisses, en ce qui concerne le chemin de fer pneumatique, tout en déclarant expressément que nous envisageons cette question comme sujette à discussion à l'égard des chemins de fer pneumatiques qui viendraient à surgir plus tard.

Le second point concerne la position de la voie pneumatique de Lausanne vis-à-vis de l'administration des postes suisses. Dans son rapport du 2 février, le Département fédéral des postes s'exprime sur cette question comme suit :

On voit par l'acte de concession que les autorités cantonales soumettent cette entreprise aux mêmes conditions que celles qui sont statuées pour les chemins de fer suisses en général et pour ceux du Canton de Vaud en particulier (Genève-Morges, etc.). Ce tronçon est destiné au transport de personnes et de marchandises sur une plus grande échelle, à l'instar des autres chemins de fer. L'autorité cantonale a aussi expressément réservé dans la concession les prescriptions de la loi fédérale du 28 juillet 1852 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer suisses. Il s'entend donc de soi

que les dispositions fédérales doivent faire règle pour les rapports entre la nouvelle ligne et les postes suisses, d'autant plus qu'il n'existe aucun empêchement technique quant au transport d'envois de la poste aux lettres et de messagerie. Bien que l'exigüité du parcours de ce terrain (340 mètres) fasse peut-être douter qu'il puisse être avantageusement utilisé pour le transport postal, cette circonstance ne saurait rien changer à la question de droit, et il importe d'autant plus de placer dès le principe les obligations de pareils chemins de fer sur la même ligne que celles des autres voies ferrées, que lors de l'établissement de chemins pneumatiques d'un plus long parcours, l'utilité postale acquerra toute sa valeur. Dans le cas dont il s'agit, il ne peut être question du transport de bureaux de poste ambulants et l'on peut donc ici faire abstraction des dispositions usitées, en ce sens que cette exception ne préjugera en rien d'autres concessions analogues, faculté demeurant réservée à la Confédération de décider selon le cas, si le transport gratuit doit se faire aussi pour les bureaux de poste ambulants aux termes de l'article 8 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.

Le chemin en question peut toujours servir au transport gratuit d'envois de la poste aux lettres et des messageries et du conducteur, puisque l'issue supérieure se trouve à proximité de l'office des postes de Lausanne et que les transports entre celui-ci et la gare sont très fréquents.

Ce qui a été dit des bureaux ambulants s'applique aussi à la question de savoir s'il y a lieu de réserver, comme cela s'est fait dans les arrêtés fédéraux y relatifs, le droit de concession, à titre de compensation pour le transport régulier des voyageurs. Dans le cas actuel la réserve d'un droit de concession n'aurait pas de raison d'être, puisque ce tronçon ne fait point concurrence au transport des personnes par la poste. D'un autre côté, une extension éventuelle du système des chemins de fer pneumatiques permet d'admettre le cas où le droit de concession prévu par la loi se justifierait pleinement. Il n'est donc pas sans importance de laisser pour l'avenir cette question à la décision de l'autorité fédérale.»

Fondés sur ce qui précède, nous avons l'honneur de recommander à votre approbation le projet d'arrêté suivant :

0

## Projet d'arrêté

touchant

la concession pour l'établissement d'un chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs de Lausanne et la place St. François au dit lieu.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession accordée, en date du 25 janvier 1866, par le Grand Conseil du Canton de Vaud à M. Bergeron, ingénieur et directeur de l'exploitation des chemins de fer de la Suisse occidentale, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer pneumatique ou atmosphérique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne;

vu le rapport et la proposition du Conseil fédéral suisse du 14 février 1866,

en application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

*arrête :*

Cette concession est approuvée aux conditions suivantes :

Art. 1<sup>er</sup> L'entreprise du chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne a l'obligation de transporter gratuitement les envois postaux ainsi que le conducteur attaché à ce service.

Elle est exemptée du paiement d'un droit de concession postal.

Art. 2. Les dispositions et délais prévus à l'art. 2 de l'arrêté fédéral du 4 août 1853 touchant le chemin de fer de Genève à Morges font règle en ce qui concerne le droit de rachat de la Confédération.

Art. 3. Dans le délai d'une année à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement de ce chemin de fer devront

commencer et il sera en même temps fourni une justification suffisante des moyens de continuer l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces conditions aura pour effet de faire considérer comme nulle et non avenue, l'approbation fédérale accordée à la susdite concession.

Art. 4. La loi fédérale sur l'établissement et l'exploitation de chemins de fer, du 28 juillet 1852 ainsi que celle relative à l'expropriation, du 1<sup>er</sup> mai 1850, devront être strictement observées, et il ne pourra y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

L'ordonnance du Conseil fédéral concernant l'unité technique des chemins de fer suisses du 9 août 1854 n'est pas applicable à ce chemin de fer.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

Recevez, Messieurs, l'assurance de notre considération très-distinguée.

Berne, le 14 février 1866.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération :*

J. M. KNUSEL.

*Le Chancelier de la Confédération :*

SCHRESS.

---



**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale touchant la concession d'un chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne. (Du 14 février 1866.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1866
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.03.1866
Date	
Data	
Seite	198-205
Page	
Pagina	
Ref. No	10 060 103

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.