

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 73 (1947)
Heft: 14-15

Artikel: Gare de Lausanne-Sébeillon
Autor: Chenaux, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-55140>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

actionne le bouton précité et freine normalement son convoi pour l'arrêter sûrement avant le point dangereux.

Ajoutons que le dispositif Signum est applicable très facilement aux signaux de ralentissement couvrant les chantiers de réfection de la voie ou des ouvrages d'art. Il suffit de fixer au rail de gauche dans le sens de la marche un aimant permanent transportable au voisinage du signal avancé de ralentissement. Cet aimant engendre directement un courant induit dans l'aimant récepteur des véhicules moteurs et déclenche le fonctionnement des appareils comme il a été dit plus haut.

Le dispositif d'arrêt automatique installé sur les véhicules moteurs est en liaison étroite avec le dispositif de l'*« homme mort »*, chargé d'arrêter un convoi en un point quelconque en cas de défaillance du mécanicien.

VIII. Tendances actuelles.

Il est certain que l'évolution des installations de sécurité est loin d'être terminée et qu'il est possible de les perfectionner encore en les adaptant toujours mieux au développement du trafic. On observe actuellement la tendance à donner à l'Exploitation des facilités maxima, en réduisant au strict minimum le nombre des manipulations. Cette conception conduit à l'introduction des postes à leviers d'itinéraire, déjà très répandus en France et en Angleterre (en Suisse, une seule gare : Weesen). A l'encontre des postes à leviers individuels, où chaque aiguille possède son levier, les postes à leviers d'itinéraire ne comportent qu'un petit nombre de leviers dont chacun commande un parcours déterminé, y compris les aiguilles et les signaux qui en dépendent.

Ce système présente le grand avantage de procurer la même sécurité à tous les mouvements, qu'il s'agisse de trains ou de manœuvres de gare. Il conduit évidemment à augmenter sensiblement le nombre des signaux de manœuvre, mais il faut souligner que la nécessité de cette augmentation apparaît chaque jour davantage dans nos grandes gares. Il sera par contre possible de supprimer les lanternes de position d'aiguilles, car les mécaniciens s'occuperont exclusivement des indications données par les signaux d'itinéraires. C'est dire que la responsabilité des agents des postes d'aiguillage sera accrue et la tâche des chefs de manœuvre facilitée. Dans les postes à leviers d'itinéraire, l'isolation des aiguilles est de rigueur.

En Suisse, ce système pourrait être appliqué avec succès aux grandes gares et à certaines gares de passage. Si les manœuvres de gare sont importantes, il faudra fractionner suffisamment les itinéraires afin de conserver toute la souplesse désirée.

Une autre innovation est l'introduction de tables d'enclenchement géographiques : Il s'agit d'appareils en forme de pupitre incliné, sur lequel les voies sont représentées schématiquement. Les organes de commande sont des leviers en miniature ou des boutons disposés à l'emplacement des aiguilles et signaux correspondants.

La disposition géographique présente le maximum de clarté et permet d'éviter la majeure partie des erreurs de manipulation ; elle est donc particulièrement indiquée si les aiguilles ne sont pas isolées.

Les appareils de ce type sont nécessairement « à leviers libres », la pose d'électro-verrous présentant en pareil cas des difficultés sérieuses. Ce sont donc des postes « tout relais », sans dépendances mécaniques.

En ce qui concerne le block, on déploie actuellement de grands efforts pour équiper les lignes principales à voie

unique, la construction des doubles voies risquant de se faire attendre assez longtemps encore.

De plus, on s'efforce d'améliorer l'appareillage, ce qui a conduit les constructeurs suisses à étudier des appareils différent totalement du block Siemens usuel à courant alternatif. Les essais en cours feront sans doute faire un important pas en avant à cette question.

La construction de la gare de la Praille et sa jonction aux réseaux suisse et français va poser prochainement un intéressant problème de commande centralisée. Ce sera aussi l'occasion de doter la gare de Genève-Cornavin de postes électriques modernes, en remplacement des installations rudimentaires actuelles.

Nous voudrions, en terminant, relever que les compagnies privées ont elles aussi compris l'intérêt que présentent les installations de sécurité modernes. Un grand nombre d'entre elles ont généralisé l'emploi des signaux lumineux et équipé plusieurs de leurs gares avec des postes électriques.

Si le coût des installations de sécurité peut paraître élevé à première vue, il faut se dire qu'elles permettent d'éviter la perte de vies humaines et la destruction d'un matériel de valeur. Au début de cet article, nous avons attiré l'attention sur le rôle des installations de sécurité, instruments indispensables d'une exploitation rationnelle. Les économies qu'elles procurent sont parfois invisibles, mais n'en sont pas moins réelles.

Il faut enfin considérer le côté psychologique de la question et veiller à ne pas laisser ravir au chemin de fer sa réputation de moyen de transport le plus sûr, car le public n'admettrait pas que l'accroissement du nombre de trains et la réduction des temps de parcours aient lieu au détriment de la sécurité.

Lausanne, le 31 mai 1947.

Gare de Lausanne-Sébeillon

par F. CHENAUX, ingénieur,
directeur du 1^{er} arrondissement des Chemins de fer fédéraux.
656. 212 (494)

La ville de Lausanne est desservie par trois gares aux marchandises à voie normale :

la gare centrale des C. F. F.,
la gare du Flon, appartenant au chemin de fer Lausanne-Ouchy,
la gare auxiliaire de Sébeillon, propriété de la Commune de Lausanne.

La gare centrale de Lausanne et la gare du Flon sont ouvertes à tous les services de marchandises ; la gare auxiliaire de Sébeillon n'est ouverte qu'au service des marchandises petite vitesse par wagons complets.

Lorsqu'il s'est agi d'agrandir la gare centrale de Lausanne, en 1906, le Département fédéral des chemins de fer a approuvé le projet d'extension avec la réserve que les C. F. F. devaient entreprendre l'étude de la construction d'une gare à marchandises dans la vallée du Flon pour le moment où les installations prévues à la Razude (gare centrale) deviendraient insuffisantes.

Les C. F. F. ont établi un plan sommaire de cette gare dans la vallée du Flon, que le Conseil d'administration des C. F. F. a approuvé dans sa séance du 21 février 1910, en accordant un crédit de 1 600 000 fr. pour l'acquisition de 158 054 m² de terrains nécessaires.

La Commune acquit au surplus, dans le quartier de la Violette, environ 200 000 m² de terrains en vue de les affecter

au commerce et à l'industrie et elle amorça des travaux de terrassements pour les aménager en plates-formes régulières.

On en était là lorsque se produisit, à la suite de la première guerre mondiale, une crise économique comportant une diminution du trafic marchandises de la gare centrale de Lausanne.

Cette situation, qui permettait aux C. F. F. d'assurer un service convenable au moyen des seules installations de la Razude, les amena à renvoyer à des temps meilleurs la construction de la gare de Sébeillon. Mais ce renvoi menaçait de rendre improductifs pour longtemps les investissements importants faits par la Commune de Lausanne qui demanda instamment aux C. F. F. de passer, sinon à l'établissement de la gare de Sébeillon, du moins à la construction dans le plus bref délai possible de la voie de raccordement de cette future gare à celle de Renens.

Pour compenser les frais d'avance d'argent qu'occasionnerait aux C. F. F. cette construction anticipée, la Commune versa une participation à forfait de 500 000 fr. aux conditions prévues par la convention du 7 février 1920.

La voie de raccordement a son origine au kilomètre 0 situé à l'extrême orientale du faisceau de triage de la gare de Renens et son terminus au kilomètre 1,292 où débute le palier de la future gare de Sébeillon. Les travaux, évalués à 1 300 000 fr., ont été exécutés par les C. F. F.

A teneur de la convention du 7 février 1920, la voie de raccordement, quoique propriété des C. F. F., devait, jusqu'à ce que la gare aux marchandises des C. F. F. projetée à Sébeillon soit construite, être considérée comme une voie industrielle dans le sens de la loi fédérale du 19 décembre 1874. De plus, les voies nécessaires pour la dévestiture des terrains du palier de Sébeillon devaient être construites aux frais de la Commune de Lausanne qui en restait propriétaire (fig. 1).

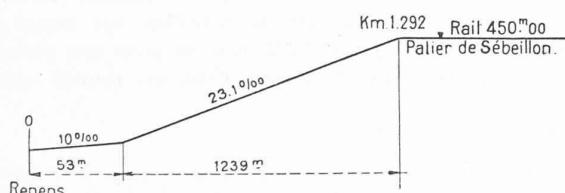


Fig. 1. — Profil en long de la voie d'accès.

Au début de 1921, le chômage sévissait à Lausanne et, désireuse d'établir un chantier pour le combattre, la Municipalité demanda de pouvoir faire exécuter une partie des terrassements nécessaires à l'établissement, à la cote 450, de la future gare de Sébeillon.

La Commune de Lausanne et les C. F. F. convinrent, par un accord du 29 avril 1921, que les terrassements — que la Commune exécuterait et qui pourraient être utilisés par les C. F. F. lorsque ceux-ci viendraient à établir la future gare aux marchandises de Sébeillon — lui seraient payés à ce moment-là aux prix des autres terrassements analogues à faire pour compléter la plate-forme de cette gare. Les terrassements exécutés par la Commune devront être évalués, le moment venu, d'après les profils en travers joints à la convention. Ces profils représentent l'état des lieux avant l'ouverture du chantier de chômeurs de la Commune.

Dès 1925, la Municipalité de Lausanne s'est préoccupée, d'entente avec les Comités des sociétés industrielles et commerciales, de l'établissement d'une gare à Sébeillon et, en date du 5 août 1926, la Commune de Lausanne et les C. F. F.

concluaient à cet effet une convention dont les dispositions essentielles sont les suivantes :

Les C. F. F. autorisent la Commune de Lausanne à construire une gare auxiliaire P. V. sur les terrains qu'ils ont acquis en Sébeillon et qui ont été aménagés dans ce but par la Commune, conformément à la convention du 29 avril 1921.

La gare auxiliaire de Lausanne-Sébeillon a son origine à l'extrême, du côté Lausanne, du pont du Galicien et se termine à la traversée du chemin de Malley.

Tous les travaux d'établissement de la gare auxiliaire de Lausanne-Sébeillon doivent être exécutés par les soins de la Commune et à ses frais, risques et périls.

Les C. F. F. sont disposés à reprendre, au prix du jour, lors de l'établissement de la gare définitive, les diverses installations encore utilisables, compte tenu d'un juste amortissement pour l'usure subie.

L'entretien et le renouvellement de toutes les installations de la gare auxiliaire de Sébeillon sont entièrement à la charge de la Commune.

La gare auxiliaire sera ouverte au trafic des marchandises en petite vitesse par wagons complets consignés par des expéditeurs ou adressés à des destinataires ayant préalablement demandé l'ouverture d'un compte courant à la gare de Renens.

Les C. F. F. appliqueront aux transports de et pour Lausanne-Sébeillon les tarifs en usage sur leur réseau. Tous les envois à destination et en provenance de la gare auxiliaire seront soumis aux dispositions de la loi fédérale sur les transports, du règlement de transport des chemins de fer suisses et, le cas échéant, de la convention internationale pour le transport des marchandises.

Les wagons seront conduits par les soins des C. F. F. au kilomètre 1,763 sur la voie d'arrivée où ils seront considérés comme remis à la Commune. Ils seront repris au kilomètre 1,735, sur la voie de départ, aux heures les plus compatibles avec les exigences du service de la gare de Renens (fig. 2).

La manœuvre des wagons pour leur mise en place sur les voies de débord et pour leur restitution sur la voie de départ aura lieu par les soins et aux frais, risques et périls de la Commune.

Les C. F. F. feront desservir la gare auxiliaire de Lausanne-Sébeillon à leurs frais par un agent qualifié.

Les C. F. F. renoncent à percevoir un loyer pour leur terrain utilisé par les installations de la gare appartenant à la Commune de Lausanne ; en revanche, ils se réservent de louer les emplacements disponibles situés aux abords des installations de la gare auxiliaire et d'en encaisser les loyers à leur profit.

La Commune est autorisée à concéder à des tiers les droits découlant de la convention, à charge pour eux d'en exécuter les obligations.

* * *

Faisant usage de cette faculté, la Commune de Lausanne a concédé à la Société industrielle de Sébeillon-Lausanne (S. I. S. L.) la construction des premières installations de la gare, ainsi que l'exploitation de celle-ci.

Un premier projet de convention, portant la date du 17 août 1926, a été établi entre la Commune de Lausanne, d'une part, et, d'autre part, MM. Charles Zbinden, architecte, Muller et Dionisotti, ingénieur et entrepreneur, P. Perret, fondeur, et F. Grobety, marchand de combustibles, tous à Lausanne, agissant tant en leur nom que pour une société par actions à constituer. Ce premier projet de convention prévoyait entre autres ce qui suit, à ses articles 4, 5 et 6 :

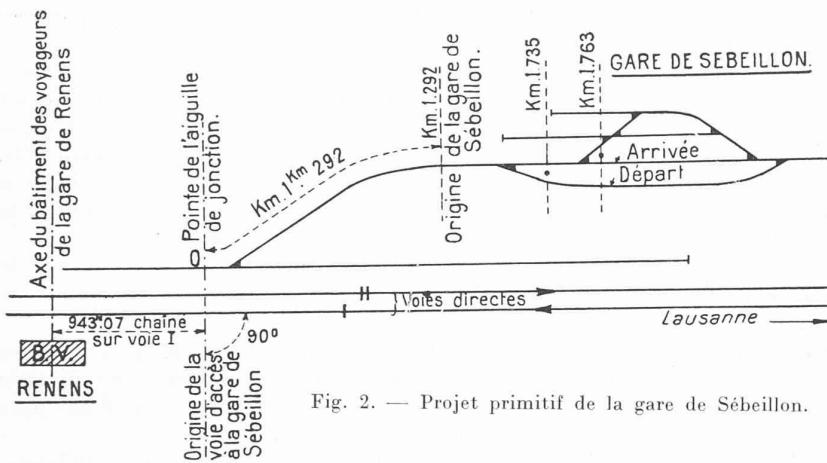


Fig. 2. — Projet primitif de la gare de Sébeillon.

ART. 4. — « Les concessionnaires s'engagent à mettre gratuitement à quai les wagons complets destinés à tous les commerçants qui entendraient utiliser la gare auxiliaire de Lausanne-Sébeillon. A cet effet, les concessionnaires garantiront l'ouverture d'un compte courant à la gare de Renens en faveur des commerçants régulièrement établis à Lausanne qui n'auraient pas de compte courant ouvert auprès des C. F. F. »

ART. 5. — Les concessionnaires s'engagent, d'autre part, à faire gratuitement le service des wagons à l'aiguille de l'embranchement des abattoirs de la ville de Lausanne.

» Ils feront le même service moyennant paiement de la finance réglementaire de mise au piquet, à l'aiguille de l'embranchement éventuel sur la voie de jonction à la gare du Flon, la Commune de Lausanne restant seule juge de l'époque et des conditions dans lesquelles cette voie de jonction devra être créée. »

ART. 6. — « L'acheminement des wagons dès la gare aux marchandises (km 1,735) jusqu'à destination de la plate-forme n° 1 ou vice-versa sera assurée par les concessionnaires pour le prix de Fr. 3.— (trois francs) par wagon de 10 tonnes et Fr. 0.50 (cinquante centimes) par tonne ou fraction de tonne supplémentaire à la charge des destinataires, le retour ou l'acheminement des wagons vides étant compris dans la dite taxe. »

Par lettre du 13 octobre 1926, la Direction du 1^{er} arrondissement des C. F. F. a informé la Direction des Travaux de la Commune de Lausanne qu'elle approuvait ce projet de convention du 17 août 1926.

Mais, le 8 mars 1927, la Direction des Travaux écrivait ce qui suit à la Direction du 1^{er} arrondissement :

« MM. Zbinden, Muller, Dionisotti, Perret et Grobety n'ayant pu accepter les modifications apportées par le Conseil communal au projet de convention approuvé par votre administration, cette convention n'a pu être conclue.

Ce même groupe a proposé à la Municipalité une nouvelle convention rédigée sur des bases quelque peu différentes au point de vue des rapports entre la Société en formation et la Commune, mais qui ne comporte pas de modification en ce qui concerne les rapports entre les C. F. F., la Commune et la Société. Sa rédaction paraissant de nature à donner satisfaction au Conseil communal, la Municipalité l'a approuvée dans sa séance de ce matin et a décidé de la présenter au Conseil communal aussitôt que, à teneur de l'art. 14 de la convention passée entre les C. F. F. et la Commune de Lausanne, le 5 août 1926, elle aura reçu l'approbation des C. F. F.

Ci-joint, j'ai l'honneur de vous présenter une copie de cette convention à laquelle MM. Zbinden, Muller, Dionisotti, Perret et Grobety se sont déclarés, par lettre, prêts à souscrire, en vous priant de vouloir bien nous faire part de son approbation par les C. F. F. Le groupe susmentionné se constituera en Société anonyme cette semaine encore ; il compte s'adjointre quelques commerçants importants de notre ville.

Pour divers motifs, entre autres le désir que nous avons d'employer des chômeurs pour l'exécution des travaux qui sont à notre charge, les chantiers de secours devant être levés prochainement, la Municipalité désire vivement une très prompte solution de cette affaire et je vous serais très obligé si vous vouliez bien nous faire savoir aussi prochainement que cela vous sera possible si ce projet rencontre votre approbation. »

Ce nouveau projet, daté du 8 mars 1927, diffère du précédent sur un point essentiel, à savoir la livraison des marchandises ou des wagons vides aux clients de la gare sur les voies de débord ou des quais à marchandises.

Alors que légalement cette livraison doit être gratuite, les concessionnaires sont, en vertu du nouveau projet de convention, autorisés à percevoir une finance de 25 centimes par tonne pour la mise à quai des wagons complets adressés aux personnes qui utiliseraient la gare auxiliaire.

Le premier projet de convention prévoyait que cette mise à quai était gratuite. Les C. F. F. auraient dû attirer l'attention de la Municipalité sur ce qu'il y avait d'illicite à percevoir cette finance de 25 centimes. Ils ne l'ont pas fait probablement parce qu'il y avait accord complet entre les parties contractantes et la Société industrielle et commerciale et afin, probablement aussi, de ne pas retarder la mise en vigueur de cet accord et la mise en chantier des travaux d'établissement de la gare.

Notons en passant que les usagers de la gare qui, à part bien entendu les concessionnaires, sont les principaux intéressés, n'ont jamais manifesté contre la perception de cette finance. Cette dernière n'a jamais donné lieu à des objections de la part des sociétés industrielles et commerciales qui ont collaboré avec la Commune à l'établissement de la convention. Les seules objections qu'on ait formulées l'ont été par l'architecte Zbinden, administrateur-délégué de la S. I. S. L., et cela depuis 1942 seulement, soit dès après le moment où cette société a cessé d'exploiter la gare de Sébeillon.

A la convention du 8 mars 1927 (Commune - Société S. I. S. L.), concernant la gare de Sébeillon, est venue se substituer celle du 23 juillet 1932, conclue pour une période de dix ans, à dater du 1^{er} janvier 1933, qui prévoit entre autres ce qui suit :

La S. I. S. L. perçoit :

- a) pour la remise et l'enlèvement des wagons jusqu'à et depuis le quai de chargement et les voies de débord : Fr. 5.— par wagon, plus 30 ct. par tonne ou fraction de tonne au delà de 10 tonnes ;
- b) pour la mise en place des wagons sur les voies desservant les terrains loués par les C. F. F. à la Société industrielle et sous-loués par celle-ci à des tiers, ainsi que pour la reprise de ces wagons sur ces voies : Fr. 3.— par wagon, en plus des taxes spécifiées ci-dessus sous lettre a).

La S. I. S. L. s'engage, d'autre part, à faire gratuitement le service des wagons à destination ou en provenance de l'embranchement industriel des abattoirs de la Ville de Lausanne, jusqu'au signal limite de garage de l'aiguille de raccordement lorsque cet embranchement industriel sera établi.

A la même date du 23 juillet 1932, la Commune de Lausanne a conclu avec la S. I. S. L. une convention concernant les embranchements industriels déjà établis par la S. I. S. L. ou à établir par elle sur les plates-formes 1, 2 et 3 de la vallée du Flon.

Cette convention est conclue pour une durée de vingt ans dès le 1^{er} janvier 1933. Elle rappelle qu'en vertu de la convention du 8 mars 1927, la S. I. S. L. a été autorisée à établir les embranchements industriels sur la plate-forme n° 1,

cote 450, de la vallée du Flon et à les raccorder à la gare auxiliaire de Lausanne-Sébeillon.

La nouvelle convention du 23 juillet 1932 autorise la S. I. S. L. à maintenir et à desservir par ses propres moyens les embranchements industriels de la plate-forme n° 1 et à établir et à raccorder à la gare auxiliaire de Sébeillon les embranchements industriels projetés sur les plates-formes 1, 2 et 3 de la vallée du Flon et en bordure de la rue de Genève. La S. I. S. L. est seule autorisée à établir ces embranchements industriels et elle s'engage, vis-à-vis de la Commune, à établir à ses frais et au fur et à mesure des besoins les embranchements reconnus nécessaires. De son côté, la Commune veillera que les acquéreurs de terrain des plates-formes assument l'obligation de faire installer les voies ferrées devant les desservir selon le plan annexé à la convention (fig. 3 et 4).

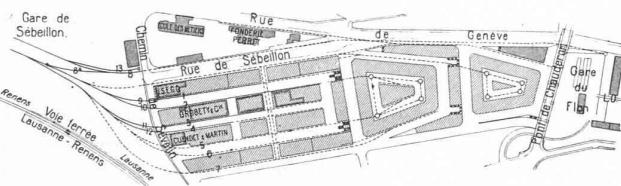


Fig. 3. — Plan des embranchements industriels des plates-formes de la Vallée du Flon.

La S. I. S. L. assure, pour le compte des embranchemés industriels, le transfert des wagons dès la gare de Sébeillon jusqu'à proximité et leurs établissements industriels et autres, et vice versa.

Les embranchemés paient une redevance annuelle représen-

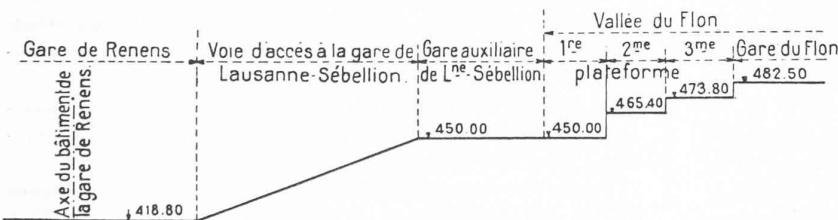


Fig. 4. — Profil en long des plates-formes de la vallée du Flon.

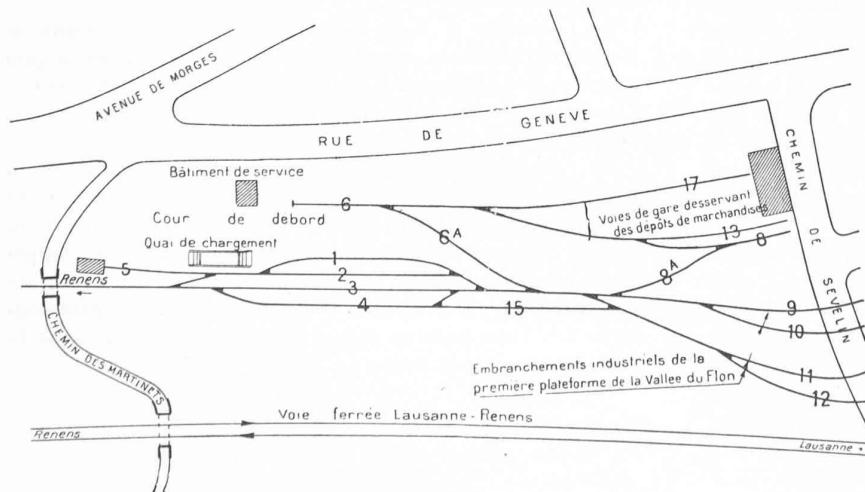


Fig. 5. — Plan de la gare actuelle de Sébeillon.

tant l'intérêt et l'amortissement des voies industrielles et, en outre :

- a) pour les manœuvres que nécessite le décroisement des wagons à la gare de Sébeillon Fr. 5.— par wagon, plus 30 ct. par tonne ou fraction de tonne au delà de 10 tonnes;
- b) pour la conduite des wagons entre la gare de Sébeillon et le point de remise au droit ou à l'intérieur des établissements des embranchemés Fr. 3.— par wagon de n'importe quel tonnage.

* * *

En 1942, la Commune a notifié à la S. I. S. L. la résiliation de la convention de 1932 relative à la gare de Sébeillon et restant ainsi propriétaire de cette dernière, elle a conclu avec les Chemins de fer fédéraux, en date du 25 novembre 1942, une convention par laquelle les C. F. F. se chargent de toute l'exploitation et de tout l'entretien de la gare auxiliaire petite vitesse de Lausanne-Sébeillon pour le prix forfaitaire de 4 fr. par wagon livré au quai de chargement ou sur les voies de débord n°s 1 et 6, et de 6 fr. par wagon livré sur les autres voies de la gare, la Commune restant propriétaire de la dite gare aux conditions fixées par la convention du 5 août 1926 (fig. 5).

Selon l'article 6 de cette convention du 25 novembre 1942, les C. F. F. perçoivent des usagers, au profit de la Commune de Lausanne, les mêmes finances que celles perçues sous le régime de la S. I. S. L., soit :

- a) pour la mise en place des wagons au quai de chargement ou sur les voies de débord 1 et 6, aller et retour compris, Fr. 5.— par wagon, plus 30 ct. par tonne ou fraction de tonne au delà de 10 tonnes;
- b) pour la mise en place des wagons sur les autres voies de la gare Fr. 3.— par wagon, en plus des taxes spécifiées sous lettre a) ci-dessus.

La convention est conclue jusqu'au moment de la reprise éventuelle des installations de la gare auxiliaire de Lausanne-Sébeillon par les C. F. F., mais au maximum pour dix ans.

Ainsi donc, on se trouve en présence, depuis le 1^{er} janvier 1942, d'une situation certainement originale, tout d'abord celle d'une gare auxiliaire qui appartient à la Commune de Lausanne, dont les terrassements sont l'œuvre de cette Commune mais qui, établie sur des terrains propriété des C. F. F., est exploitée par eux pour le compte de la Commune ; puis celle d'embranchements industriels établis par la S. I. S. L. sur la première plate-forme de la vallée du Flon au niveau de la gare de Sébeillon, et lui appartenant en vertu d'une convention expirant le 31 décembre 1952, alors que la mise en place des wagons sur les embranchements et leur retrait, autrement dit le service d'exploitation de ces embranchements industriels, sont assurés par les C. F. F. Ceux-ci y procèdent, pour le compte de la S. I. S. L., selon entente tacite avec

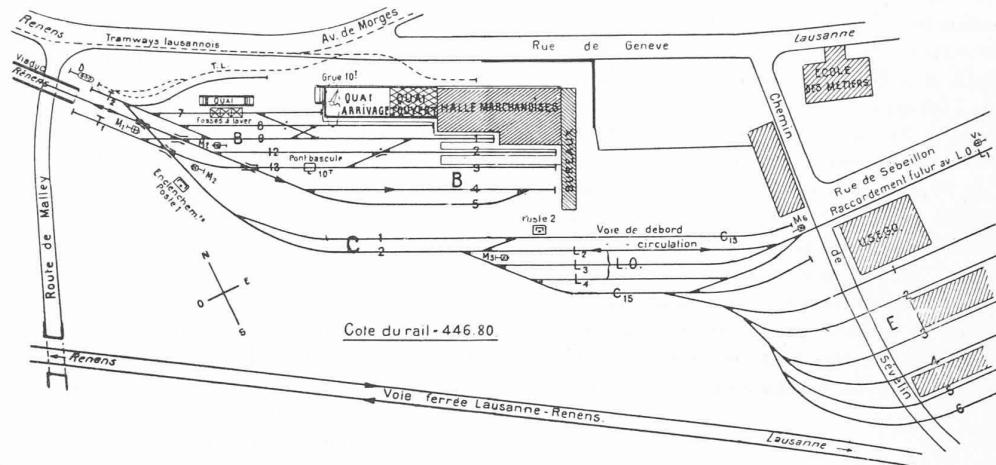


Fig. 6. — Plan de la future gare aux marchandises P. V. de Lausanne Sébeillon.

cette dernière qui s'est refusée jusqu'à ce jour à prendre avec les C. F. F. un arrangement en bonne et due forme au sujet de cette exploitation. Les C. F. F. ont néanmoins consenti à livrer les wagons aux entrepôts des embranchemés.

* * *

Des pourparlers entre la Commune et les C. F. F. au sujet de l'exploitation, par ces derniers, de la gare auxiliaire de Sébeillon ont abouti à une entente selon laquelle, pour mettre un terme à un régime aussi mal défini que celui de l'exploitation actuelle de la gare de Sébeillon, celle-ci deviendrait la propriété des C. F. F. au début de 1949 et qu'on supprimerait alors les finances spéciales de manœuvre des wagons, perçues au profit de la Commune pour lui permettre de rentrer et d'amortir les capitaux engagés lors du rachat de la gare à la S. I. S. L.

En seconde étape, les C. F. F. envisagent de transférer à Sébeillon le service des marchandises de petite vitesse de la gare centrale de Lausanne. Il est difficile de préciser la date de ce transfert.

Les C. F. F. exigent en effet qu'au préalable la Compagnie du Lausanne-Ouchy ait raccordé sa gare du Flon à celle de Sébeillon. La Compagnie du L.-O. y consent et on a pu apprendre récemment que la Commune de Lausanne a donné son accord à l'établissement d'une voie le long des rues de Sébeillon et de Genève. Cet accord allait de soi, nous semble-t-il, attendu que la Compagnie du L.-O. ne pouvait pas, sans compensation, renoncer à la concession du chemin de fer « Gare centrale - gare du Flon » que l'arrêté du Conseil fédéral du 15 mars 1930 a prolongée de cinquante ans, soit jusqu'en 1980.

Plus rien ne s'oppose dès lors au transfert à Sébeillon du service des marchandises en petite vitesse par wagons complets et par expéditions partielles qu'assume actuellement la gare centrale de Lausanne. Quant à la date de ce transfert, on a fait allusion à plusieurs reprises à celle du 31 décembre 1952, pour laquelle la Commune sera en mesure de résilier sa convention avec la S. I. S. L., relative aux embranchements industriels des plates-formes de la vallée du Flon. Il faut souhaiter qu'à cette date le transfert soit chose faite. Un avant-projet de la future gare aux marchandises de

petite vitesse de Lausanne-Sébeillon, reproduit ci-dessus, qui a été établi par la Direction du 1^{er} arrondissement des C. F. F. et approuvé par la Direction générale, doit encore être soumis aux autorités communales et fédérales puis recevoir l'approbation du Conseil d'administration des C.F.F. (fig. 6).

La dépense de premier établissement de la nouvelle gare est de l'ordre de sept millions.

Les nouvelles installations ont été prévues pour faire face à un trafic double du trafic actuel de la gare centrale en marchandises petite vitesse, et l'on a réservé tous les terrains de Sébeillon appartenant aux C. F. F. et certains terrains contigus de la Commune pour des extensions ultérieures. Il ne sera alors plus guère possible d'établir, aux abords immédiats de la gare, des entrepôts ou établissements industriels qui, par contre, peuvent trouver place sur les diverses plates-formes de la vallée du Flon.

Le service des marchandises en grande vitesse sera maintenu à la Razude, attendu qu'en règle générale ces marchandises sont acheminées par les trains de voyageurs.

Toutes les marchandises en petite vitesse et en grande vitesse à destination ou en provenance de la gare du Flon seront acheminées via Renens et Sébeillon, puisque la jonction du L.-O. à la gare centrale au travers de la place de la gare sera supprimée.

La Commune et le L.-O. ont demandé que les tarifs de la gare de Sébeillon soient les mêmes que ceux pour la gare centrale de Lausanne. Cette question est actuellement à l'étude et on peut espérer qu'elle sera résolue dans le sens désiré.

Le transfert à Sébeillon du service des marchandises en petite vitesse de la gare centrale aura pour effet de permettre l'extension des installations du service des voyageurs et du service des marchandises en grande vitesse. Le développement prodigieux de la circulation des trains de voyageurs nécessite entre autres une extension, à Lausanne gare centrale, des voies pour le garage du matériel entrant dans la composition de ces trains.

Juin 1947.