Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 33 (1907)

Heft: 11

Inhaltsverzeichnis

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: 03.07.2025

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

33me Année. 10 juin 1907. N° 11.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef : P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction : Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *La Gare de Lausanne*, par M. C. Jambé, ingénieur (Planche 3). — **Divers** : Le projet de législation fédérale sur les forces hydrauliques. — *Sociétés :* Société suisse des ingénieurs et architectes : Circulaire du Comité central aux membres des sections. — Procès-verbal de la réunion des délégués du 12 mai 1907, à Berne. — Circulaire de la section genevoise. — Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes : Séances du 19 avril et du 3 mai 1907. — *Bibliographies.* — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Offres d'emploi.

La Gare de Lausanne.

Par C. JAMBÉ, ingénieur.

Avant d'aborder l'examen du projet d'extension de la gare de Lausanne, actuellement en cours d'exécution[1], il peut être intéressant de connaître l'histoire de cette gare dès ses origines et de suivre, d'année en année, le développement successif, tant de ses installations que de son trafic.

Nous nous proposons donc de traiter tout d'abord et sommairement cette question.

A. Notice historique.

L'idée première d'un chemin de fer intéressant Lausanne remonte à 1837 ; il s'agissait d'une ligne reliant le lac Léman au lac de Neuchâtel, en opposition au projet d'un canal de navigation qui avait alors de nombreux partisans[2].

L'étude en fut faite en 1844 par M. l'ingénieur Fraisse et servit de base à la concession accordée le 8 juin 1852 par l'Etat de Vaud à M. Jacques Sulzberger pour un chemin de fer de Morges et Lausanne, par Bussigny, à Yverdon.

A cette époque, l'on ne prévoyait pas le développement considérable que l'avenir réservait aux chemins de fer.

Les voies naturelles : lacs, cours d'eaux, canaux, semblaient devoir rester les principales routes commerciales entre les différentes contrées, et les voies ferrées ne devaient se construire que là où il y avait solution de continuité dans la navigation fluviale.

Ainsi en avaient pensé MM. Stephenson et Swinburn, ingénieurs anglais bien connus, qui disaient entr'autres, dans leur rapport au Conseil fédéral sur l'établissement des chemins de fer suisses :

« On ne saurait vraiment trop insister sur l'inutilité et la disconvenance qu'il y aurait à dilapider la fortune publique par la construction de chemins de fer le long des rives de ces lacs, magnifiques routes ouvertes par la nature avec une grande prodigalité. »

[1] Voir *Bulletin technique de la Suisse romande*, année 1906, page 56 : *La transformation de la gare de Lausanne*, avec un plan du projet d'agrandissement.

[2] Ce projet de canal réapparaît très sérieusement aujourd'hui sous le patronage de l'Etat de Vaud qui en fait poursuivre l'étude.

Dans ces conditions, Lausanne ne se préoccupait pas outre mesure de ce que la ligne concédée fut dirigée principalement sur Morges plutôt que sur la capitale vaudoise, puisque cette ligne était considérée comme une simple communication locale et bornée entre les deux lacs, et que Morges seule avait un port bien aménagé et relié à la gare par une voie industrielle.

Mais la Compagnie de l'Ouest-Suisse, qui avait repris la concession Sulzberger, vint brusquement tirer Lausanne de sa quiétude : le 10 juin 1853 cette Compagnie obtenait la concession d'une ligne tendant de la frontière genevoise (Versoix) à Berne par Morges-Bussigny-Yverdon-Payerne-Morat, transformant ainsi le chemin local, tout d'abord prévu, Morges-Yverdon, en une ligne de grande communication, Genève-Berne-Bâle.

Lausanne était laissée de côté, raccordée par un simple embranchement à la ligne principale.

A la justification de l'Ouest-Suisse il faut reconnaître que, pour l'époque, l'établissement d'une ligne directe Morges-Lausanne, nécessitant des rampes de 10 ‰ et plus, paraissait très difficile, pour ne pas dire impossible. D'autre part, le trajet Morges-Yverdon s'allongeait de 7 kilomètres en passant par Lausanne[1].

Menacée dans ses intérêts les plus vitaux, Lausanne recourut, sans succès aucun, au Conseil d'Etat vaudois dont le chef, M. Delarageaz, était tout particulièrement acquis au tracé concessionné. La politique, la rivalité entre la capitale et la campagne et, peut-être, aussi des intérêts privés n'y étaient pas étrangers.

Il y eut des assemblées populaires de protestation, bruyantes et orageuses.

Lausanne fit valoir son titre de chef-lieu du canton, l'importance qu'il y avait pour la Compagnie à ne pas négliger un centre commercial d'avenir ; elle rappela l'erreur commise en Angleterre, au début des chemins de fer, erreur signalée par MM. Stephenson et Swinburn, dans leur rapport, déjà cité, aux Autorités fédérales et qui avait fait sacrifier à la ligne la plus directe la desservance de contrées populeuses et industrielles.

[1] A quelque chose malheur est bon, d'ailleurs, puisque, en l'occurence, le tracé concessionné et *exécuté* a permis plus tard la création relativement facile d'une gare de triage à Renens.