

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **40 (1914)**

Heft 16

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

bien évident que la question du transit, et principalement de celui des voyageurs, prend une influence considérable : or la ligne Bulle-Fribourg-Thoune est appelée à relier, par les trains ne demandant pas de transbordement, des centres de tourisme et de villégiature très importants. Du côté de Bulle, outre cette ville qui voit chaque année augmenter son importance comme centre du tourisme dans la Gruyère, nous trouvons les grands centres de Montreux et de Vevey reliés à Bulle par des lignes construites sur le même type de chemins de fer électriques à voie d'un mètre : du côté de Thoune, il y a tout d'abord ce centre très important par lui-même : en outre, Thoune est maintenant relié par un chemin de fer électrique à voie d'un mètre avec Interlaken ; de sorte que de Montreux à Interlaken, il existerait une ligne à voie étroite et traction électrique continue : Interlaken sera prochainement soudé au chemin de fer du Brunig et, par conséquent, à Lucerne, par un chemin de fer qui, comme vous le savez, a été dernièrement définitivement décrété par les Chambres fédérales comme devant aussi être construit sur les types et gabarits des voies d'un mètre.

Cet exposé vous permet de juger de l'importance considérable du Bulle-Fribourg-Thoune au point de vue du transit à espérer : il faut, en effet, prendre en considération que si le matériel roulant est confortable, la voie étroite à traction électrique est un attrait pour le touriste, qui peut ainsi visiter et pénétrer dans l'intérieur du pays.

Toute personne au courant des questions de concurrence des lignes de chemin de fer, vous dira combien celle-ci est âpre, intense et continue, et s'applique au plus petit bénéfice réalisable : outre les questions de tarifs, tant voyageurs que marchandises, celle des temps de parcours engendre à tout moment des contestations et des rivalités. On recherche donc partout où cela est possible, à économiser les minutes dans la marche des trains : or, il est incontestable que la ligne Bulle-Fribourg-Thoune sera en concurrence avec d'autres lignes ; on sera donc fatalement appelé à économiser sur le temps de parcours de certains trains plus spécialement destinés à relier directement et sans transbordement le bassin du Léman avec le bassin de l'Aar.

Or, dans le projet actuel du pont de Pérolles, les deux lignes Bulle-Fribourg et Fribourg-Thoune traverseront la Sarine par une voie unique se prolongeant jusqu'à l'entrée en gare de Fribourg : en d'autres termes, le pont de Pérolles comprendrait une route et une voie de chemin de fer, mais celle-ci doit desservir les deux lignes sur Bulle et sur Thoune : c'est une longueur de 2 kilomètres environ sur laquelle on ne pourra prévoir aucun croisement ; le retard d'un des trains amènera du fait même un retard du train croiseur ; il faut considérer, en outre, que pour chaque train il faudra compter au moins 20 minutes pour faire le parcours depuis l'extrémité rive droite du pont jusqu'en gare et retour, soit à cause du temps de parcours à vitesse réduite, soit surtout à cause des manœuvres inévitablement longues dans une gare en cul-de-sac, de la mise en tête des automotrices, etc.

On voit que fatalement, pour toutes les raisons énumérées, on sera appelé à fermer le triangle à l'extrémité méridionale du pont, à construire un raccordement direct entre la ligne de Bulle et celle de Thoune, qui sera utilisé par les trains directs qui s'arrêteront alors à une station sise sur la rive droite. La ville de Fribourg sera alors desservie, pour les trains les plus intéressants au point de vue tourisme, par

une station qui se trouvera à trois kilomètres de son centre économique. C'est cette perspective peu satisfaisante qui m'a poussé à rechercher s'il n'y avait pas une autre solution du problème posé.

Je sais qu'on a déjà répondu à ce très grave défaut des projets actuels, en disant que l'Etat et la Ville seront suffisamment armés pour se défendre et empêcher la réalisation d'un projet aussi funeste aux intérêts de la ville ; je prétends que tous les accords, conventions, ententes, ne peuvent rien contre des solutions qui s'imposent par la force des choses et qui comportent, pour un ensemble d'entreprises, des résultats financiers importants. Le meilleur moyen de déjouer ces solutions, c'est de ne pas les favoriser par des dispositions qui les entraînent nécessairement, nous verrons tout à l'heure comment dans le présent cas. Mais auparavant, je tiens à vous citer quelques exemples de situations analogues :

Suivent plusieurs exemples dont le plus frappant est le suivant :

Lorsque les projets primitifs de chemin de fer intéressant Fribourg ont vu le jour, la ligne principale Genève-Berne passait par la vallée de la Broye, c'est-à-dire par Yverdon et Morat ; la ville de Fribourg devait être reliée à la ligne principale par un embranchement Morat-Fribourg : au fond, tout le canton était laissé de côté. Les autorités fribourgeoises d'alors se sont rendu compte de l'énorme faute qu'on allait commettre et du dommage très considérable qui en résulterait pour tout le canton : elles ont agi en conséquence et ont tout fait pour que la ligne principale suisse traverse le canton ; les frais ont été considérables, et le canton a, de ce fait, assumé une très grosse responsabilité et la charge de dettes énormes ; mais aujourd'hui, tout le monde est d'accord qu'en agissant ainsi, les autorités ont bien mérité de la patrie et ont sauvé le canton d'un désastre économique.

Pour éviter que la ville de Fribourg ne subisse le même sort que celui qui était réservé au canton sans l'habile intervention de ses autorités, il faut agir de façon identique : de même qu'alors on a obtenu que la ligne principale traverse le canton par son milieu, de même dans le présent cas, il faut que la ligne Bulle-Thoune traverse la ville de Fribourg et ne se contente pas de la côtoyer. Au fond, la chose est possible, et depuis que la question est sur le tapis, nombre de solutions ont été proposées ; je me permets de vous en exposer une que j'ai étudiée sur les plans et cartes de la commune de Fribourg : je ne la présente pas comme nouvelle, car elle est, sans aucun doute, déjà venue à l'esprit de plus d'un. A (suite).

Une nouvelle industrie dans la Suisse romande.

Nous apprenons que les Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey ont entrepris une nouvelle spécialité, celle de la construction d'aiguilles et de branchements de tous systèmes, pour chemins de fer.

La Compagnie de l'Aigle-Leysin leur a, tout dernièrement, adjugé la construction de la crémaillère Abt et des aiguillages pour son prolongement de Leysin à Feydey.

Cette nouvelle sera bien accueillie, pensons-nous, par toutes les Compagnies de chemins de fer, qui ne manqueront pas de faire leur possible pour contribuer au développement de cette nouvelle branche de l'industrie métallurgique romande.