Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 3 (1865)
Heft: 14

Artikel: Les ingénieurs en consultation
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-178012

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: 13.07.2025

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

Troisième Année. — N° 14 LE Samedi 4 Mars 1865.

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les Samedis

LITTÉRATURE NATIONALE — AGRICULTURE — INDUSTRIE

PRIX DE L'ABONNEMENT (*franc de port*) :
Un an, 4 fr. — Six mois, 2 fr. — Trois mois, 1 fr.
Tarif pour les annonces : 15 centimes la ligne ou son espace.

On peut **s'abonner** aux Bureaux des Postes; — au Cabinet de lecture place de Saint-Laurent, à Lausanne; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteur Vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

AVIS. — Ceux de nos abonnés qui ne recevraient pas régulièrement le journal sont priés de nous en aviser.

Les ingénieurs en consultation.

— Messieurs, je vous proposerais une consultation.

— De qui? je vous prie; vous me faites peur! nous sommes tous bien portants.....

— Mais ce n'est pas de médecins que je veux parler. Dieu sait comme je les aime, ces braves gens!

— Ah! je vous comprends; d'avocats sans doute...

— Encore moins. Les avocats et les médecins ne sont pas mes gens. Je les mets à peu près sur la même ligne. Lorsqu'on les appelle en grand nombre, ils ont toujours l'air de ne pas se prendre au sérieux, ils se livrent aux écarts de leur imagination, et se figurent que plus ils sont nombreux, plus leur responsabilité diminue, tandis que c'est précisément le contraire qui doit avoir lieu. — J'aime les hommes nouveaux, les hommes non blasés, ceux qui font le bien pour le bien. Vous devinez sans doute que je veux parler des ingénieurs, architectes, constructeurs, de ces hommes qui ont déjà tant fait pour l'embellissement de notre cher Lausanne.

La question est bien simple : Quatre routes conduisent de la ville à la gare; aucune n'est bonne; nous sommes tous d'accord sur ce point. Trouver le moyen d'en faire une cinquième, qui soit directe et presque horizontale. Je pense qu'une grande consultation d'ingénieurs résoudra facilement ce problème. Je vous proposerais une consultation de sept ingénieurs. J'aime ce nombre : d'abord il nous a toujours porté bonheur, nous avons vécu jusqu'ici en si bonne harmonie; ensuite il se rattache à des souvenirs glorieux, encore récents, et dont nous avons eu notre part. J'espère voir le nombre sept adopté en toutes choses dans notre bonne petite république. — Quelqu'un d'entre vous, Messieurs, ferait-il opposition?

Aucun n'ayant pris la parole, il fut ainsi décidé qu'une grande consultation de sept ingénieurs se tiendrait à moitié distance entre ville et gare, et trancherait définitivement, sur les lieux, cette question épineuse.

Au jour fixé, la commission se réunit, fit élection d'un président, selon l'usage, et apprit par la bouche de celui-ci le but de la réunion et l'état actuel de la question. Après cet exposé, chacun fut invité à donner son avis. Le président réserva son opinion pour la fin.

Premier ingénieur. Messieurs, la question ne me paraît pas embarrassante; comme on ne peut pas faire une route plate et directe, je propose d'en faire deux, une plate et une directe. La plate passerait nécessairement dans le pré de Georgette, où elle prendrait un magnifique développement; la directe ne serait autre que le Petit-Chêne, qu'on améliorerait facilement en l'élargissant partout où il est susceptible de l'être.

Deuxième ingénieur. Mon collègue vous parle du Petit-Chêne; mais il ignore sans doute que cette route a été définivement condamnée et enterrée. Elle est destinée essentiellement aux laitiers. Cette raison déjà, qui expose les passants à des *réjaillissures* de lait, en fait un tracé détestable. C'est afin qu'il n'y eût point de malendu à ce sujet qu'on l'a rétrécie il y a deux ans dans sa partie supérieure, avec l'approbation de l'autorité. Je préférerais beaucoup un tracé qui, partant de l'espace entre la poste et l'hôtel Gibbon, arriverait à la gare par l'hôtel Richemont, les Charmettes et l'hôtel des Alpes.

Troisième ingénieur. Quant à moi, Messieurs, je pars d'un tout autre point de vue. Lausanne s'est développé jusqu'ici à rebours du bon sens, du côté de l'occident; nous devons ramener la ville à l'orient, et c'est chose facile. On sait que la vie, le mouvement, les grands intérêts des villes suivent toujours les grandes artères. Développez-vous largement du côté de Clos-Java, où il y a de l'espace et de l'air. Ce quartier vous bénira; et, si plus tard l'occident de la ville venait à se plaindre, rien ne serait plus facile que de lui ouvrir une voie par Montbenon. On verrait alors à quel point nos ancêtres ont mal placé leur Grand Pont, d'une façon oblique et disgracieuse, s'il en fût, tandis qu'il devrait aller tout droit de la rue Haldimand à Montbenon.

Quatrième ingénieur. Je suis étonné, mes chers collègues, de voir à quel point vous prenez la question par son petit côté! Il y a trois moyens de se rendre à la

gare depuis la ville ou vice-versa; par la surface du sol, par la profondeur, c'est-à-dire par tunnel, ou par l'air atmosphérique. Le chemin par la surface du sol a un grand inconvénient, celui d'être fort cher, de couper, morceler et abîmer de magnifiques campagnes et des terrains d'une grande valeur. Le chemin aérien, au moyen de ballons fixés à des câbles, aurait son avantage, mais il projetterait une ombre bien grande sur les pampres qui mûrissent sur ces coteaux, et cela coûterait sans doute de grosses indemnités! Pour toutes ces raisons, je préférerais un tunnel.

Cinquième ingénieur. Vous m'avez volé mon idée. Cependant je suis sûr que vous pensez au tunnel qui aboutirait à l'ancienne poste; celui-là je le repousse; il serait trop en pente, et offrirait trop peu d'espace à l'entrée et à la sortie. Je préférerais beaucoup un tunnel horizontal qui aboutirait, selon mes calculs, à 30 pieds plus bas que le lit du Flon, au centre réel de la ville, aux environs de la place du Pont. De là, quelques escaliers seulement rendraient hommes et bagages, sans la moindre fatigue, au milieu de la ville. Cela forcerait l'autorité à faire enfin quelques frais pour l'embellissement de ces quartiers industriels si intéressants et si déshérités jusqu'ici.

Sixième ingénieur. Mes chers collègues, il y a du bon dans toutes vos idées, mais elles sont exagérées. Permettez-moi de vous proposer un tracé unique, qui ne sera, il est vrai, ni plat ni direct; peut-être même qu'on n'y passera pas beaucoup; du moins aussi longtemps qu'on n'aura pas démoli l'ancienne poste, le Casino et l'église de St-François, ce qui doit arriver une fois. Ce tracé passerait en diagonale par le cour de *Beau-Séjour* et donnerait à cette magnifique propriété sa véritable valeur; de là il se dirigerait par de forts remblais et en coupant deux fois la descente pavée, sur la gare. Je crois que c'est le tracé de l'avenir, parce qu'il tient le juste milieu entre vos opinions.

Septième ingénieur. Messieurs, puisque c'est maintenant à mon tour, permettez-moi de résumer vos opinions, en ma qualité de président. Le tracé aérien pourra toujours se faire : les ballons se gonflent avec du gaz à éclairage, cela dépendra uniquement des conditions que voudra bien faire la société du gaz. Les tracés souterrains méritent d'être étudiés et obtiendront peut-être une fois la préférence. Cependant, vu l'obscurité qui y régnera, ils n'excluront pas les autres routes. Les routes actuelles ont des défauts, mais on ne peut pas les supprimer, elles resteront donc. Tâchons d'en construire de nouvelles qui s'éloignent autant que possible des anciennes et qui deviennent en quelque sorte les boulevards et les artères d'une ville nouvelle. Je suis pour un tracé par Clos-Java; mais comme la population du Maupas criera certainement que c'est trop éloigné, il me semble indispensable, afin de préparer un tracé à l'occident, qui relie ces quartiers avec la gare, de commencer par bâtir Montbenon : et j'en fais la proposition formelle.

A la votation, il fut convenu qu'on ferait de nouvelles études avant de prendre un parti définitif. Cependant, et afin de faciliter les projets ultérieurs, il fut décidé à l'unanimité que l'on conseillerait de bâtir Montbenon!

Et voilà pourquoi l'on veut à tout prix acheter *Riant-Site!* ***

Délassement hygiénique.

En lisant dans un journal le projet de transformer en promenade et jardin d'hiver les arcades du Grand Pont, et la mordante satire qui en a été faite par le plus malin des correspondants du *Conteur*, il m'est venu une idée dont la réalisation est des plus facile et dont le résultat serait bien meilleur pour la santé qu'une simple promenade. Bien que la promenade ait son utilité et qu'elle soit recommandée à toutes les personnes qui mènent une vie sédentaire, il est reconnu qu'elle n'exerce pas nos membres d'une manière suffisante.

Pour remédier à ce défaut d'exercice, on a conseillé la *gymnastique de chambre*, et l'on a publié sur ce sujet un excellent ouvrage. Mais ces exercices gymnastiques sont en général faits avec trop peu de régularité et bientôt abandonnés; ils conviennent plutôt à des gens maladifs qu'à des gens en santé. Il faut, pour donner de la vie à ces exercices, des séances régulières, il faut un peu de stimulant, un peu d'émulation; en un mot il faut que ces exercices, adaptés à l'âge et au sexe, soient faits en société.

Réunissez-vous par groupes de dix à quinze personnes, adressez-vous à M. Villard, au Valentin, lequel a fait construire, on dirait exprès pour vous, une grande et belle salle, munie de tout ce qu'il faut pour faire des exercices gymnastiques. Essayez, comme nous l'avons fait, et, j'en suis sûr, vous aurez lieu de vous en féliciter.

Dans le premier acte, les exercices préliminaires propres à donner l'entrain nécessaire sont faits au son de la musique, ce qui ne tarde pas à amener le rire sur toutes les physionomies. — Impossible au pédagogue le mieux cuirassé de se retenir. Aussi tout le monde rit, c'est décidé, et les bons mots pleuvent à l'envi. N'allez pas vous fâcher, prenez-les du bon côté. Il y a plus là que l'exercice si salutaire des bras et des jambes, il y a aussi une certaine gymnastique du caractère.

Si nous avions le temps, nous pourrions bien vous citer une cinquantaine de classes de personnes à qui la gymnastique serait bonne, nous en parlerons dans un prochain numéro. S. B.

Ma bourse.

(Air: *Dans un grenier, qu'on est bien à vingt ans.*)

Oh! ce matin, je m'éveillai bien triste!
Est-on joyeux quand on n'a plus un sou?