

# Lausanne, 24 octobre 1874

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande**

Band (Jahr): **12 (1874)**

Heft 43

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-182912>

## **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.

# CONTEUR VAUDOIS

## JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les Samedis.

### PRIX DE L'ABONNEMENT :

Pour la Suisse : un an, 4 fr ; six mois, 2 fr.

Pour l'étranger : le port en sus.

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes ; — au magasin Monnet, rue Pépinet, maison Vincent, à Lausanne ; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteur vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

Lausanne, 24 octobre 1874.

Au fur et à mesure que le nivellement de la place de Pépinet s'opère, le Grand-Pont perd en hauteur et en hardiesse ; les arches inférieures vont disparaître en partie sous le sol, et les arches supérieures serviront de passage pour la gare du pneumatique. Le temps n'est plus où l'on voyait du haut du pont, après les grandes pluies, bouillonner au fond du ravin les eaux vaseuses du Flon ; elles coulent maintenant silencieuses sous le voûtage ; et les moulins, les usines qu'elles faisaient mouvoir à la porte de la ville, n'existent plus que dans notre souvenir.

A ce sujet, et puisqu'il est dans les habitudes de notre petite feuille de parler des vieilles choses, des choses qui s'en vont et des choses qu'on oublie, rappelons en quelques mots l'histoire du Grand-Pont, de « cette œuvre romaine bâtie par un petit peuple, » comme dit notre historien, M. L. Vulliemin. — Nous ne remonterons pas au bon vieux temps où, avant la descente de Pépinet, que le Pont-Pichard a corrigée, la traversée dans Lausanne, entre les routes de Berne et de Vevey, d'un côté, et celles d'Yverdon et de Jougne ou de France, de l'autre, se faisait par la Cheneau de Bourg, la rue du Pré, le Petit et le Grand-St-Jean, etc. Dans ce temps, les dépêches se portaient à cheval, plus tard dans une voiture à un cheval, et plus tard encore, sous le gouvernement de Berne, on alla jusqu'à deux chevaux. Nous nous reporterons donc à un siècle de notre époque. Celui qui alors aurait dit qu'on pourrait un jour faire le tour de Lausanne en quinze minutes, dans une voiture lancée au galop, en parcourant une enceinte de routes de 1175 toises, avec une pente moyenne de  $2 \frac{2}{5}$  de pouce par toise, aurait été traité de visionnaire.

Ce projet surprenant fut cependant entrepris par M. l'ingénieur Pichard en 1838, et tous les travaux commencés furent achevés en 1849.

Dans ce plan d'ensemble, retraits la construction du Grand-Pont, qui devait relier les quartiers de St-Laurent et de St-François.

Par un décret du 19 décembre 1836, le Grand Conseil sanctionna une convention entre la commune et l'Etat, concernant la reconstruction des routes aux abords de Lausanne et la traversée occidentale de cette ville. D'après les premiers projets, cette

traversée partait de la place St-François, et sur un pont à trois arches, franchissait la rue Pépinet et le Flon pour se diriger sur la route de Jougne. Mais dès les premiers sondages on reconnut que la nature du terrain pouvait compromettre la solidité du pont. L'ingénieur Pichard fit de nouvelles études, et présenta bientôt le projet de deux ponts à six arches ; d'un pont incliné à deux étages d'arches ; trois ponts suspendus ; un pont en pierre par lequel on arriverait au Chêne, et enfin un pont de niveau.

C'est à ce dernier projet que l'Etat s'arrêta ; mais comme il dépassait de beaucoup les dépenses prévues à l'origine, dans le décret susmentionné, une forte opposition eut lieu dans le sein du Grand Conseil, en juin 1838, lorsqu'il s'agit de prendre une décision définitive. Druey, qui portait à cette entreprise le plus vif intérêt, prononça à ce sujet de remarquables discours dans lesquels cet homme, aux vues toujours larges et justes, prévoyait tous les travaux qui s'effectuèrent plus tard, grâce à cette construction. Tel a été le cas pour la nouvelle route de Morges, par exemple. — M. Blanchenay, qui fut considéré, pendant longtemps, comme opposé au développement de la capitale, témoin la guerre qu'on lui fit lors de l'inauguration de la ligne d'Oron, disait alors : « En travaillant pour Lausanne, on travaille pour le canton et non pour une localité, » une paroisse. Soyons justes ; Lausanne, par où tant de monde passe, manque sous le rapport des routes, et d'ailleurs, la route de Paris à Milan est une route européenne... Veut-on avoir partout de belles routes et à Lausanne un casse-cou ? C'est parce que c'est Lausanne qu'on met tant d'opposition à ce décret, et un pareil motif n'a pas de consistance. »

Le professeur Monnard défendit aussi le projet avec beaucoup de chaleur et d'éloquence. Il s'éleva vivement contre ceux qui voulaient faire une œuvre incomplète, avec un trottoir et sans aucune ornementation, par motif d'économie : « Ce n'est point un monument idéal, sans utilité, que vous aurez décrété, disait-il ; c'est un monument essentiellement industriel. Mais, de grâce, ne le rendez pas tout à fait matériel. Dites aussi que vous le voulez beau, honorable, afin qu'il en rejailisse quelque gloire sur le Grand Conseil qui l'aura voté. Vous ne ferez pas ce que Berne a fait pour le pauvre

» pont de Boiron, où on lit encore cette inscription  
 » astueuse : *Pontes vias que vetustate collopsas olim*  
 » *Roma nunc Berna restituit* (Les ponts et les  
 » chaussées délabrés de vieillesse ont été restaurés  
 » autrefois par Rome, maintenant par Berne). »

Après le discours de M. Monnard, la discussion en premier débat fut fermée. A la votation par appel nominal, 52 députés votèrent pour et 52 contre ; le président, M. Pidou, fit alors pencher la balance en faveur du projet.

Au second débat, la discussion fut encore très vive et dura sept heures. Le projet fut adopté par 63 voix contre 46.

Le Grand-Pont fut commencé en 1839. L'ingénieur Pichard y voua toute son immense activité et tous ses talents ; mais il n'eut pas la joie d'assister à l'achèvement de son œuvre. Usé par l'excès du travail, il mourut le 25 juillet 1841, à l'âge de cinquante ans. La veille du jour où il devait succomber, il travaillait encore lorsque, bravant de cruelles souffrances, il expirait, pour ainsi dire, la plume à la main.

Le pont fut achevé par son successeur, M. Fraisse, en 1844. Dans un des piliers des arches inférieures a été placée une cassette renfermant divers objets de l'industrie et des arts de l'époque, des monnaies de tous les cantons, et une plaque de cuivre portant une inscription, gravée par M. Jean Siber, à Lausanne.

Le pont Pichard fut ouvert à la circulation le dimanche 6 octobre 1844, au matin. Un concours considérable de citoyens s'y étaient transportés comme pour fêter l'inauguration de ce beau monument. La diligence de Neuchâtel, qui y passa la première, était toute pavoisée ; de nombreux équipages y ont ensuite circulé, et presque toute la journée les promeneurs y ont afflué. Cet élan spontané de toute une population valait certes mieux qu'une fête préparée.

#### Nos vendanges.

Nous venons de passer une rude quinzaine. Le canton de Vaud a fait ses vendanges et de belles vendanges, si l'on en juge au moins par l'air content des vigneron.

Belles vendanges, si l'on prend pour critère le sens dessus dessous joyeux qu'offraient les localités vinicoles.

En effet, ce n'est pas mince affaire que de cueillir, pressurer et encaver une forte récolte. Aussi, tout le monde s'en mêle et la vie publique est arrêtée.

Tous les corps constitués prennent des vacances. Depuis le Conseil d'Etat qui s'égrène dans les vignobles de la Côte et de Lavaux, jusqu'au plus infime municipal, chacun surveille amoureuxment la cueillette des raisins dorés, qui, une fois la fermentation opérée, deviendront la « fine goutte » si chère aux Vaudois.

L'Académie a suspendu ses cours, les écoles sont

fermées, professeurs et élèves se laissent aller au charme de manger des raisins au cep.

Seules les Chambres fédérales, qui président aux destinées de la patrie, se sont mises laborieusement à l'œuvre en plein octobre, sans s'inquiéter combien nos vigneron feraient de chars de vin par pose.

Pourtant nos députés savent mieux que personne

Que le vin de Lavaux, de Chexbres ou de Montreux  
 A pour les connaisseurs certain goût qui rappelle,  
 Au lieu que de Zurich la piquette annuelle  
 Vous donne, au déguster, un frisson dans les reins  
 Et fait mal aux cheveux même des Tigurins (\*).

Aussi, nos chers confédérés allemands, pour ne pas être réduits à boire leur « piquette annuelle, » ont envoyé chez nous de nombreux pourvoyeurs actifs, intelligents et pratiques.

Précédés d'une cargaison de futailles vides, ces messieurs arrivent la bourse bien garnie, achètent le moût sous le pressoir, le chargent sur wagon et surveillent eux-mêmes toutes les opérations que nécessite son expédition.

Dans les années d'abondance comme 1874, ce métier d'expéditeur n'est certes pas une sinécure. Pour s'en faire une idée, il faut être un jour dans une de nos principales gares du vignoble. Des centaines de chars se croisent, arrivent, stationnent et attendent leur tour de déchargement ; les employés des gares sont sur les dents, ne sachant à qui répondre ; les commandements, les appels se croisent dans tous les sens, les machines sifflent en lançant aux airs leur panache de fumée, et chaque fois qu'un train part chargé d'innombrables fustes, il est salué par des soupirs de soulagement.

Les courtiers, qui jouent un si grand rôle dans les marchés entre les propriétaires et les acheteurs, sont littéralement hors d'haleine. Ce qu'ils ont d'ordres à donner, d'expéditions à soigner, de dépêches à lancer, d'affaires à discuter, est vraiment inimaginable. Mais ce sont gens adroits, faits au feu et qu'il n'est pas facile de désarçonner.

La Suisse-Occidentale, mieux pourvue de matériel qu'en 1871, a rendu, nous croyons, de réels services au commerce de vins, en transportant dans un temps relativement court une énorme quantité de marchandises. Il y a pourtant encore des gens qui se plaignent du chemin de fer, mais, hélas ! il y en aura toujours.

Quant à nous qui avons des pierres à transporter qui chôment en attendant le matériel, nous comprenons qu'il y a des situations exceptionnelles contre lesquelles les meilleurs administrateurs ne sauraient lutter.

Malgré quelques petits contre-temps, nous espérons que le produit de la récolte de 1874, grâce aux ventes actives et rémunératrices qui se font tous les jours, comblera le déficit des deux dernières années.

Ce serait une bonne chose pour les vigneron et une source de prospérité pour le pays.

Thermes de Lessus, octobre 1874. L. C.

(\*) E. Rambert.