

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 51 (1913)
Heft: 42

Artikel: La cigogne imprévoyante
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-209873>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

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

CONTEUR VAUDOIS

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS

Fondé en 1861, par L. Monnet et H. Renou.

Rédaction, rue d'Etraz, 23 (1^{er} étage).Administration (abonnements, changements d'adresse),
E. Monnet, rue de la Louve, 1.Pour les annonces s'adresser exclusivement
à l'Agence de Publicité Haasenstain & Vogler,
GRAND-CHÊNE, 11, LAUSANNE,
et dans ses agences.ABONNEMENT : Suisse, un an, Fr. 4 50;
six mois, Fr. 2 50. — Etranger, un an, Fr. 7 20.ANNONCES : Canton, 15 cent. — Suisse, 20 cent.
Etranger, 25 cent. — Réclames, 50 cent.
la ligne ou son espace.

Les annonces sont reçues jusqu'au jeudi à midi.

Sommaire du N° du 18 octobre 1913 : Au Mont-d'Or. — Boutades. — Au bon vieux temps. — La marguerite. — Le fils de sa seigneurie (Adolphe Villelard). — Boutades. — Dans l'ascenseur (M.-E. T.). — Boutade. — Le fond et la forme (C.). — Boutades. — Connaissons notre pays (P. C.). — Boutades.

AU MONT-D'OR

Le Mont-d'Or est percé depuis le 2 octobre, à 7 heures. Cet événement a été célébré dimanche dernier, à Vallorbe, en attendant l'inauguration de la ligne du Frasn-Vallorbe, prévue pour le mois d'avril prochain. Le canton de Vaud était représenté à cette première fête par cinq conseillers d'Etat, par le préfet d'Orbe et les autorités de Vallorbe. Il avait de bonnes raisons d'y prendre part avec joie. Ainsi que l'a dit M. Eugène Fonjallaz, vice-président du Conseil d'Etat, cette date du 2 octobre 1913 marque l'aboutissement de trente années d'efforts. Déjà la construction de la ligne de Jougne, dont le Frasn-Vallorbe est le raccourci, s'était heurtée à de multiples difficultés :

« La ligne de Jougne, écrit M. Félix Bonjour¹, est cette partie de la grande voie d'accès au Simplon Paris-Dijon-Lausanne, qui, de Pontarlier, vient aboutir à Vallorbe, pour traverser le canton de Vaud en diagonale jusqu'à Lausanne, d'où elle se continue sur la rive droite du lac jusqu'à Villeneuve et à St-Maurice. Cette ligne a été pour notre canton à la fois une cause du percement du Simplon et un effet de la perspective de ce percement. C'est en vue du Simplon que nous l'avons subventionnée et construite; c'est à cause d'elle, en bonne partie tout au moins, que nous avons si fortement poussé au Simplon.

» Cette voie d'accès, qui fut appelée la ligne de Jougne, du nom de la localité française la plus rapprochée de la frontière, avait été concessionnée en 1856 déjà, malgré l'opposition des Genevois, à la Compagnie de l'Ouest-Suisse. Prétendant qu'aussi longtemps que le Simplon n'était pas percé, cette section n'avait pas sa raison d'être, l'Ouest-Suisse finit par y renoncer. En 1866, la concession fut renouvelée en faveur d'une Compagnie anglaise, à laquelle fut allouée une subvention à fonds perdus de fr. 3,695,000, dont fr. 3,200,000 du canton de Vaud et fr. 495,000 des communes. En 1868, la Compagnie se trouva dans l'impossibilité de tenir ses engagements avec son entrepreneur français. Ce fut ce dernier, à qui elle avait remis tous ses titres et prétentions, qui acheva les travaux sous le contrôle de l'Etat. La fête d'inauguration eut lieu le 2 juillet 1870 pour le tronçon d'Eclépens à Vallorbe. Comme il s'agissait non pas d'une voie ferrée d'intérêt local, mais d'un acheminement au Simplon, le Conseil fédéral y avait délégué deux de ses membres, MM. Ceresole et Schenk.

» Du côté français, les difficultés n'avaient

pas été moins considérables. En 1867, à la suite d'une démarche du Conseil d'Etat faite par voie diplomatique, les ingénieurs de l'Etat de Vaud avaient été chargés de s'entendre avec les ingénieurs français des Ponts et Chaussées pour l'adoption de conditions techniques uniformes sur les deux territoires et pour la fixation du point de raccordement à la frontière. Dans une conférence à Dijon, on adopta comme pente maximale le 20 ‰ et comme altitude du point de raccordement la cote 854.

» Malheureusement, les rapports entre la Compagnie du P.-L.-M. et nos chemins de fer n'avaient pas alors le caractère cordial qu'ils devaient prendre dans la suite. Vers 1870, ils étaient des plus tendus. Lorsque le gouvernement vaudois voulut obtenir l'exécution des engagements pris, soit le raccordement entre Vallorbe et Pontarlier, il se heurta à un refus. La Compagnie française alléguait que les trois entrées par Delle, les Verrières et Bellegarde étaient bien suffisantes pour les communications de la France avec la Suisse; que tant que le Simplon ne serait pas percé, celle de Jougne ne servirait qu'à Lausanne, petite ville de 20,000 habitants, alors sans commerce et sans industrie, déjà suffisamment desservie par la ligne des Verrières-Neuchâtel-Yverdon. Soutenue par M. de Franqueville, directeur des travaux publics, la Compagnie P.-L.-M. avait pour elle les ministres. On dut s'adresser directement à Napoléon III. Toujours bienveillant pour la Suisse, l'empereur intervint. Le P.-L.-M. céda, mais de mauvaise grâce. Le tracé de la ligne s'en ressentit. Deux membres du Conseil d'Etat vaudois, accompagnés du ministre suisse, durent faire de nouvelles démarches à Paris pour empêcher qu'on ne donnât partout du 25 ‰ à son profil. De là des déficiences auxquelles le Frasn ou le Joux-Vallorbe a pour but de remédier.

» Ajoutons que les circonstances douloureuses que traversa la France à cette époque reculèrent jusqu'en 1871 le commencement des travaux sur son territoire.

» Il semble qu'une fois le percement du Simplon décidé, rien n'était plus indiqué et plus naturel que de corriger les déficiences de cette voie d'accès pour l'approprier encore davantage aux exigences d'un grand trafic international. A la vérité, des rampes de 25 ‰ n'ont rien d'extraordinaire en Suisse. Les locomotives de la ligne internationale du Gothard franchissent aisément du 27 ‰. Entre Olten et Bâle aussi les rampes atteignent ce chiffre. Une amélioration n'en était pas moins désirable. Le percement du Mont-d'Or s'imposait.

» Le percement de cette sommité jurassique franco-suisse, par un tunnel débouchant directement sur Vallorbe, devait avoir pour conséquences :

a) l'abaissement du point culminant de la ligne de 1012 à 898 mètres;

b) l'abaissement des déclivités à 20 ‰;

c) la suppression du coude de Pontarlier par l'arrivée directe à Frasn;

d) un gain sur le parcours en distance réelle de 17 kilomètres; en distance virtuelle de 37 ou même de 44,3 kilomètres, selon la formule qu'on applique;

e) le remplacement de l'incommode gare à rebroussement de Vallorbe par une gare internationale bien conçue.

Cette correction, le comité vaudois du Simplon l'avait étudiée en détail, en 1882 déjà. Elle serait achevée depuis quelques années, si elle n'avait pas été retardée par les partisans de la Faucille.

C'est en décembre 1902 que les Chambres fédérales accordèrent à la Compagnie du P.-L.-M. la concession du Frasn-Vallorbe sur territoire suisse. D'après la convention passée entre cette compagnie et les Chemins de fer suisses, le P.-L.-M. se chargeait de percer le Mont-d'Or et d'établir la ligne Frasn-Vallorbe; la construction de la gare internationale de Vallorbe était laissée aux soins des C. F. F. La part de la France dans ces travaux était évaluée à environ 21 millions et celle de la Suisse à près de 6 millions. En 1910, le Grand Conseil vaudois vota une participation représentant une somme de 2 millions. Ce fut cette même année, que commencèrent enfin les travaux ajournés depuis si longtemps.

Le forage du tunnel du Mont-d'Or fut entrepris le 20 novembre 1910. Il a donc fallu 34 ½ mois pour l'achever. Sans les venues d'eau de la matinée du 23 décembre 1912 et qui atteignirent jusqu'à 10,000 litres-secondes, le percement se fût effectué six mois plus tôt, tant les travaux étaient poussés activement. La galerie mesure 6099 mètres de long.

Pour achever, sur territoire suisse, l'amélioration des voies d'accès du Simplon, il ne reste plus qu'à corriger le tronçon Vallorbe-Bussigny; ce sera un travail coûteux aussi, mais aux difficultés d'ordre financier ne s'ajouteront plus cette fois les obstacles créés par les politiciens du dehors, puisque cette partie du réseau est tout entière sur sol vaudois.

En attendant, avec le Mont-d'Or percé, l'important est fait. Oublions les misères qui furent faites au canton de Vaud à son sujet et réjouissons-nous avec nos amis de Vallorbe à la perspective d'y voir passer bientôt les trains rapides Paris-Lausanne-Milan.

La vache joyeuse. — Une fillette anglaise, en séjour dans les environs de Lausanne, répondit à une dame qui lui demandait l'emploi de ses journées :

— Moà, je vais gâder les vaches. Oh ! elles s'amoussent beaucoup tout le temps. Il y a une, oh ! elle était très, très gaie.

La cigogne imprévoyante. — Une petite fille à qui l'on parlait d'une nation dans laquelle on tuait toujours à sa naissance l'ainé des garçons, répliquait :

— Alors, pourquoy la cigogne, elle n'apporte pas toujours des filles, dis ?

¹ Le percement du Simplon. — Les négociations — Ligne de Jougne et Frasn-Vallorbe. — par Félix Bonjour, député, rédacteur en chef de la *Revue*. Lausanne, 1906.