[Anecdote]

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4 (1866)**

Heft 53

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-179000

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

lui de Neuchâtel. — Ce canal, qui s'alimentait des eaux de la Venoge, fut utilisé jusque dans les premières années du XIXe siècle. Plusieurs de nos compatriotes se souviennent d'avoir vu les bateaux chargés des riches produits du vignoble de la Côte, se rendant au port d'Yverdon. Le canal fut même creusé jusque sous Cossonay, et les barques pouvaient venir recevoir leur chargement au Bouquet, sous Daillens Il y avait là une habitation pour un commis dont on ne voit plus de traces. Diverses circonstances firent abandonner cette entreprise; les gens de La Sarraz, entr'autres, qui prétendaient que leur territoire serait inondé, firent une violente opposition.

Plusieurs personnes pensaient que cette communication méritait d'être rétablie et qu'il conviendrait de la prolonger jusqu'au lac Léman. Sans doute la possibilité et les avantages de cette entreprise étaient l'objet de bien des opinions diverses. On savait cependant qu'à diverses époques cette contrée avait attiré l'attention des ingénieurs français, comme la plus favorable à la jonction des eaux du Rhône à celles du Rhin. L'on savait encore que les plus grandes difficultés se trouvaient dans le cours du Rhône entre Genève et Lyon, et que si l'obstacle de la perte du Rhône venait à être surmonté, l'on pourrait ensuite facilement prolonger la navigation jusqu'à Yverdon, d'où les barques pourraient atteindre l'Aar et le Rhin.

Enfin, un grand fait vint donner une nouvelle impulsion aux esprits : les chemins de fer créés en Belgique, en Angleterre, aux Etats-Unis faisaient pressentir une révolution complète dans les habitudes et les relations futures des nations européennes. Quoique peu avancée dans la voie des applications réelles, la France paraissait au moment de se livrer à de grandes entreprises de ce genre. Les journaux, les écrivains, les orateurs, rivalisaient d'efforts pour pousser la population dans cette branche d'industrie, provoquer les compagnies industrielles, solliciter les gouvernements. L'Allemagne, l'Autriche et la Russie faisaient déjà quelques premiers essais de chemin de fer. L'Europe entière paraissait disposée à se couvrir de rails.

Ces circonstances appelèrent de nouveau, dans notre canton, l'attention sur la communication à établir entre nos deux lacs, sur l'utilité d'un canal, sur la facilité de son exécution. — On trouvera à ce sujet d'intéressants détails donnés par M. l'ingénieur Fraisse, dans la lettre ci-après, adressée à M. Gaulieur, qui la reproduisit dans une notice historique placée en tête d'un *Guide sur le chemin de l'Ouest,* publié à Genève en 1855. C'est à ce travail que nous devons aussi les détails qu'on vient de lire sur l'ancien canal d'Entreroches.

A Monsieur E.-H. Gaullieur, professeur à l'Académie de Genève.

Lausanne, 24 août 1854.

Monsieur,

Selon votre désir, je viens vous donner les quelques notes qui sont en mon pouvoir sur l'organisation de notre chemin de fer. Mais d'abord, tout en vous faisant mes excuses de venir vous parler de moi, c'est pourtant par là que je dois commencer.

L'ancien canal d'Entreroches avait été vendu et n'existait plus qu'en trace marécageuse, vestige inutile; et cependant quelques esprits revenaient sur cet objet. En 1837 je résolus de le visiter; je parcourus toute la vallée à pied, et je revins convaincu de la possibilité matérielle de le rétablir, mais surtout frappé de l'idée qu'un chemin de fer serait plus logique, sous tous les rapports.

On se moqua de moi. « Les chemins de fer en Suisse?... Allons donc! vous voulez rire! » C'est ainsi que je passai de juin à décembre 1837. Cependant M. Perdonnet père, riche capitaliste de Vevey, domicilié à Lausanne, voyant que j'insistais sur mon idée, me demanda de la lui bien expliquer. C'est ce que je fis par écrit; et, après quelques jours, il me dit qu'il croyait la chose en effet possible, et il se chargea de rédiger les premiers statuts d'une Société d'études.

Le 18 février 1838, j'eus le plaisir de réunir chez moi un premier comité, qui consentit à signer ces statuts provisoires, et les noms qui s'y trouvent témoignent que j'avais obtenu ainsi l'appui moral d'hommes tous haut placés dans l'estime publique. J'avais préparé une petite carte ébauchée; les statuts étaient prêts, et après leur lecture et quelques discussions, les bases furent arrêtées. Dès lors, satisfait de ce côté, je me mis à faire des études, dont les déboursés furent couverts par la Société constituée.

Cette première souscription fut faite en trois jours, preuve de la sympathie que cette pensée rencontrait dans le pays. Plusieurs songeaient surtout au canal navigable. On insista pour faire une double étude, afin de bien comparer les deux moyens. M. Perdonnet lui-même eut assez de peine à abandonner l'idée du canal pour adopter celle du chemin de fer. Quoi qu'il en soit, les études furent achevées; et, vu l'inopportunité du moment, on ajourna toute pensée d'association, et je fus chargé de publier un extrait de mon travail; c'est ce qui a donné naissance au rapport imprimé en 1844, dont les premières pages retracent cet historique.

Ces plans, ces études, renfermés dans une caisse, furent déposés au bureau des travaux publics, et tout cela resta tranquille jusqu'en 1852.

Sans doute, dans l'intervalle, quelques articles de journaux, quelques brochures, vinrent de temps à autre réveiller ces idées de chemin de fer. Diverses idées furent émises plutôt que discutées; le public parut très-indifférent.

Mais, en 1850, la Confédération s'occupa de la question d'une manière générale. Il s'agissait d'établir un réseau en Suisse, conçu au point de vue de l'ensemble des cantons et au-dessus des rivalités de clocher.

MM. Stephenson et Swinburne furent appelés à donner leur avis, et leur excellent travail, publié en 1850, a singulièrement contribué à éclairer la question. Leur haute expérience, leur jugement droit et sain, ont fixé les idées et posé les bases d'un ensemble de lignes possibles, sinon toutes utiles pour la Suisse.

Un rapport financier fut publié à Berne, en 1850, par M. Geigy et par M. Ziegler, ingénieur.

Un mémoire fut demandé à M. John Coindet, sous le rapport des intérêts nationaux. (Publié à Genève en 1851.)

Dès ce moment, l'idée fut acquise, et l'étude de la ligne Morges-Yverdon étant toute faite, cette étude ayant reçu l'approbation d'hommes compétents, et entre autres des illustres ingénieurs anglais, Robert Stephenson et Swinburne, il n'y avait plus qu'à réunir les moyens d'exécution. M. Sulzberger, ingénieur de Thurgovie, eut l'idée de faire cette affaire, et offrit au gouvernement vaudois de se charger de l'exécution complète, moyennant une concession dont il proposa les termes. Il demanda trois mois pour trouver des capitalistes.

La concession fut régulièrement donnée à M. Sulzberger, par décret du grand conseil du 8 juin 1852, ratifiée le 17 août suivant par la Confédération (Assemblée fédérale). M. Sulzberger vendit sa concession à M. Thomas, à Londres; celui-ci la vendit à M. William Thorn, de Londres, lequel l'a cédée à une compagnie, se réservant d'être l'entrepreneur à forfait de l'exécution du chemin, moyennant un prix accepté de part et d'autre.

C'est ainsi que l'affaire est arrivée au point où elle est aujourd'hui. Le gouvernement a exigé que la ligne aboutissant à Morges fut reliée avec Lausanne par un embranchement qui aboutira à la Razude, sous la ville, près la route d'Ouchy.

Aujourd'hui on conçoit que la ligne de Morges à Yverdon n'est qu'un premier tronçon d'une ligne de Genève à Berne, qui se fera tôt ou tard, de Genève à Bâle, à Zurich et au lac de Constance; cela est dans la nécessité des choses. Soit que les compagnies actuelles achèvent leurs entreprises, soit que d'autres les rachètent, on peut s'attendre à l'achèvement de cette grande artère suisse . . . . . .

W. Fraisse.

C'était la mi-été à Taveyannaz.

Deux violons s'évertuaient à faire valser la nombreuse jeunesse qui était venue de la plaine. Le second violon ne parvenait pas à s'accorder.

— Mà! fà don lo sécond, François; fà lo sécond, que desai Pierre.

— Ne lo sé pas lo sécond, que répondài François.

— Baugro dè fou, djuë on pou per tot.

L. Monnet. — S. Cuénoud.

LAUSANNE. — IMPRIMERIE LARPIN, PLACE DE LA PALUD, 21.