

Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes
Band: 4 (1878)
Heft: 3

Titelseiten

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: 16.01.2026

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

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISANT 4 FOIS PAR AN

Prix de l'abonnement annuel : pour la SUISSE, 3 fr.; pour l'ÉTRANGER, 3 fr. 50 cent.

Pour les abonnements et la rédaction, s'adresser à M. Georges Bridel éditeur, place de la Louve, à Lausanne.

Sommaire. — Notice historique, statistique et descriptive sur les chemins de fer de la Suisse occidentale au point de vue spécial de la construction, par J. Meyer, ingénieur en chef de la construction des chemins de fer de la Suisse occidentale. (*Fin.*) — Archéologie, par M. Gateuil, architecte. — Coups de bélier dans les conduites, par M. J. Michaud, ingénieur. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

NOTICE

HISTORIQUE, STATISTIQUE ET DESCRIPTIVE

sur

LES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE

AU POINT DE VUE SPÉCIAL DE LA CONSTRUCTION

(*Suite et fin.*)

C. Lignes acquises ou construites par la Compagnie de la Suisse Occidentale depuis la fusion.

I. LIGNE DE JOUGNE A ECLÉPENS.

a) *Concession.* — Nous avons vu plus haut, dans la note relative à la Compagnie de l'Ouest, que la ligne de Jougne à Massongex, où elle devait se raccorder avec celle se dirigeant vers le Simplon, avait été concédée à cette compagnie en 1856, mais celle-ci ne put construire la section allant de la frontière française, près Jougne, à la ligne Morges-Lausanne-Yverdon.

A la suite d'études provoquées par le gouvernement vaudois, la concession de cette section fut transférée, par décret du Grand Conseil en date du 26 septembre 1866, à une autre société constituée sous le nom de Compagnie du chemin de fer de Jougne à Eclépens.

b) *Capital social.* — Le capital social de cette nouvelle compagnie était formé :

1° Par une subvention de l'Etat de Vaud de	Fr. 3 200 000
2° Par une subvention des communes et particuliers de	» 495 000
3° Par 8200 actions du capital nominal de 500 fr.	» 4 100 000
4° Par 16 400 obligations du capital nominal de 250 fr.	» 4 100 000
Total,	Fr. 11 895 000

dont l'emploi se répartissait comme suit :

a) Dépenses proprement dites de construc.	Fr. 8 200 000
b) Pertes sur les titres, intérêts des capitaux et frais généraux	» 3 695 000
Somme égale,	Fr. 11 895 000

c) *Administration et contrôle.* — Les travaux furent ouverts le 23 mars 1867; mais, à la suite de circonstances particulières, l'un des membres fondateurs de la compagnie, M. Alazard, qui était en même temps entrepreneur à forfait de la construction, devint tout à fait prépondérant dans l'administration de la compagnie, dont il eut en mains tous les pouvoirs et toutes les ressources, avec l'obligation de remplir les engagements contractés par elle. Dans ces conditions, la surveillance de la construction incombait à l'Etat de Vaud, qui institua à cet effet un contrôle permanent.

La Compagnie de Jougne fut représentée par son ingénieur en chef, M. Tourneux, à Paris, et ses ingénieurs résidents, M. Cusak-Roney d'abord, et ensuite M. Louis Delarageaz.

Les opérations techniques de l'entreprise Alazard furent plus spécialement dirigées par MM. Bonus, chef de bureau et Sirech, chef de section; les travaux furent exécutés en partie par des sous-entrepreneurs indépendants, en partie en régie intéressée et même en régie simple.

Le contrôle de l'Etat était exercé par M. l'ingénieur cantonal des ponts et chaussées, Gonin, sous les ordres immédiats du département des Travaux publics et par l'intermédiaire des ingénieurs, MM. Liardet et Perey, résidant sur place.

d) *Tracé.* — La ligne d'Eclépens à Jougne se détache de la ligne Morges-Lausanne-Yverdon entre les stations de Cossonay et d'Eclépens, elle suit d'abord la vallée de la Venoge et le flanc méridional du Mauremont, dernier contre-fort du Jura; franchit, par deux petits tunnels, le col de La Sarraz; traverse le Nozon, puis s'élève, en se développant par de nombreux circuits, sur les plateaux mamelonnés d'Arnex et de Croy. De là, le tracé contourne la base du Mont-Buffer, en suivant la rive droite de l'Orbe, qu'il franchit près de son confluent avec la Jougne; il s'infléchit ensuite au sud en remontant la rive gauche pour former la gare de Vallorbes, où un rebroussement lui permet de revenir au nord et d'atteindre la frontière française, point où il se raccorde avec le tronçon français construit par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et qui en forme le prolongement jusqu'à Pontarlier.

La longueur totale de la ligne sur territoire suisse est de 29 341^m90.

e) *Profil normal.* — Les terrains ont été acquis et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies; mais les terrassements sont faits pour une voie seulement. Le profil normal a une largeur de 5^m40 au niveau de la plate-forme, non compris deux fossés