Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 73 (1965)
Heft: 2

Artikel: A l'origine des tracés ferroviaires vaudois
Autor: Perrin, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-55552

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: 05.09.2025

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

A l'origine des tracés ferroviaires vaudois

La vaste histoire des chemins de fer vaudois reste encore à écrire. Nous ne voulons évoquer ici que quelques péripéties de leur début, notamment celles de la lutte pour les tracés, qui sépara Lausanne du reste du canton et aboutit au fameux conflit dit de la ligne d'Oron, en 1855-57, souleva les passions les plus vives, non seulement dans le canton de Vaud, mais dans toute la Suisse, occupa les Chambres fédérales durant toute une semaine, puis provoqua la mise sous régie de la ville de Lausanne par le gouvernement vaudois.

Ce conflit a fait l'objet d'une thèse de doctorat très intéressante [1], qui souligne surtout combien il portait sur les intérêts divergents des différents cantons intéressés à la grande ligne devant relier Genève à Bâle et au lac de Constance. Et cette thèse démontre clairement que la bataille engagée était surtout celle du groupe financier Rothschild (la Réunion financière de Paris) contre les frères Pereire, du Crédit Mobilier, nouvelle institution bancaire, fondée à Paris en 1852 et fortement soutenue par le gouvernement impérial. A la même époque nous retrouvons d'ailleurs ces mêmes luttes dans la plupart des pays européens [2].

Halperin ne s'est naturellement pas penché sur les raisons divergentes qui firent agir les autorités vaudoises et celles de la ville de Lausanne. Il base sa thèse surtout sur la littérature ferroviaire, sur les rapports officiels, ainsi que sur les journaux de l'époque. Or ces documents ne réflètent pas toujours la vérité historique. Ces écrits ont souvent un caractère passionné et ignorent — le voulant ou non — des faits importants, ce qui en altère la valeur.

Notre propos est donc surtout d'examiner comment et pourquoi on en arriva à la séparation des intérêts lausannois de ceux du gouvernement vaudois.

---

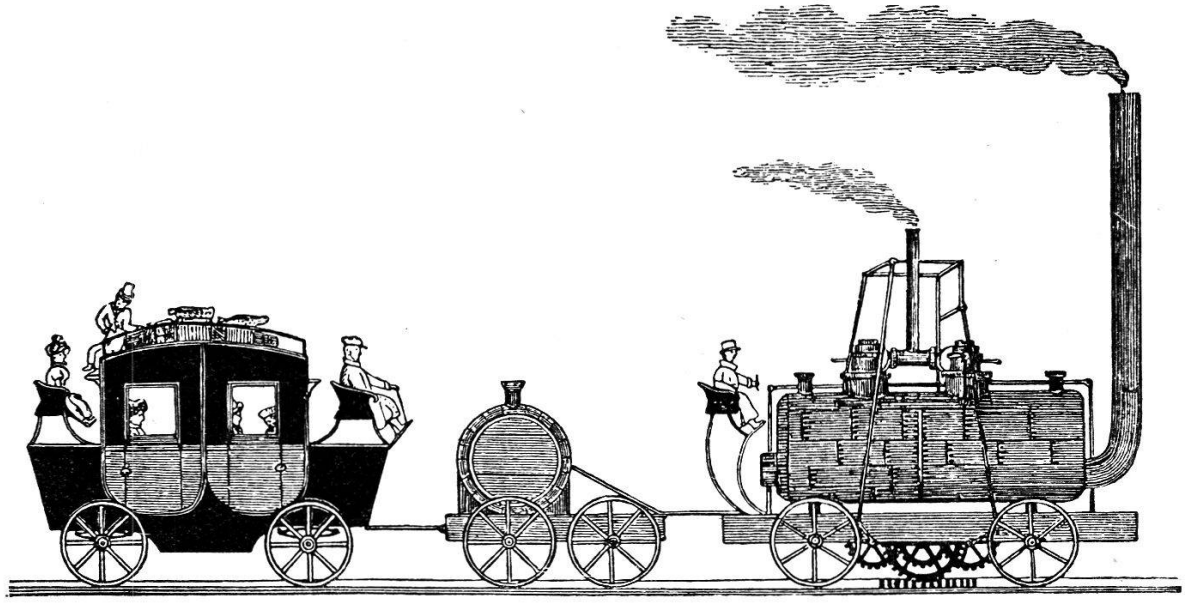
[1] E. HALPERIN, *Der Westbahnkonflikt*, Wald (Zurich), 1944, 86 p.

[2] COMTE CORTI, *La maison Rothschild*, tome 2, p. 88 : Le rôle des Rothschild dans l'établissement des chemins de fer en Europe, Paris 1930.

Le début de ces événements se situe en 1852, mais on avait déjà parlé chemin de fer auparavant.

Les tracés de l'ingénieur W. Fraisse en 1838-39 et ceux de l'ingénieur J. Piccard en 1846

En 1838, une association, lancée et présidée par Vincent Perdonnet, de Vevey, père d'Auguste, alors célèbre ingénieur et administrateur de chemins de fer en France, avait chargé l'ingénieur William Fraisse d'étudier la liaison du lac Léman à celui de Neuchâtel, tant par un canal navigable que par un chemin de fer [1].



Train anglais en 1812

Les études furent faites en 1838-39, présentées à la société en février 1840, puis publiées, avec une carte, en 1844 [2]. Fraisse se prononçait nettement en faveur du chemin de fer. Il faisait aboutir la ligne d'Yverdon à Ouchy. Il eût préféré Morges, mais la faible puissance de la locomotive de l'époque ne lui permettait pas de gravir la rampe de 10 $^{0}/_{00}$ entre le pont sur la Venoge et l'emplacement où se trouve la halte actuelle de Denges-Echandens. Il eût fallu installer là une machine à vapeur fixe et hisser les

---

[1] *Communication à établir entre les lacs Léman et d'Yverdon*, brochure, Lausanne, Ducloux, 1838.

[2] *Ibidem, Rapport de l'ingénieur W. Fraisse*, Lausanne, 1844, 36 p.

trains par câbles, système trop coûteux pour le faible trafic prévu [1].

En 1846, les Anglais Spilsbury et Emmerson s'intéressaient à la liaison de Bâle et de Constance à Genève. Cette même société fit alors étudier ces tracés par l'ingénieur J. Piccard [2]. Ce dernier étudia très sommairement plusieurs variantes et retint deux tracés : l'un de Bâle à Genève par Olten - Soleure - Morat - Yverdon - Morges (donc sans passer par Lausanne) et l'autre de Zurich par Lucerne - Berne - Fribourg - Romont - Oron et Lausanne.

La commission de la société d'études, après un exposé détaillé des avantages et des inconvénients de chaque ligne, déclara ne pas pouvoir dire quelle ligne était la meilleure pour le canton de Vaud, vu surtout l'absence d'études sur le terrain.

Toutes ces études restèrent sans lendemain. Le chiffre du devis Fraisse : six millions de francs de France (quatre millions de francs de Suisse) ne pouvait pas soulever l'enthousiasme de nos grands-pères...

D'ailleurs les événements politiques vaudois de 1845, ceux qui précédèrent le Sonderbund, puis l'élaboration de la nouvelle constitution fédérale de 1848, occupèrent les esprits et la question des chemins de fer fut mise en veilleuse.

La Confédération s'occupe des chemins de fer

Les nouvelles autorités fédérales s'occupèrent très tôt de la question, chargeant en juin 1850 deux experts anglais, le célèbre ingénieur Robert Stephenson et Swinburne, d'étudier le problème suisse. Il leur était expressément spécifié « d'étudier un réseau aussi économique que possible ».

Retenons deux points de leur rapport [3] : ils prévoyaient deux lignes principales ; l'une de Genève à Coire par Morges - Yverdon - Payerne - Morat - Lyss - Soleure - Olten - Zurich et le lac de Constance ; et l'autre de Bâle à Lucerne par le Hauenstein et

---

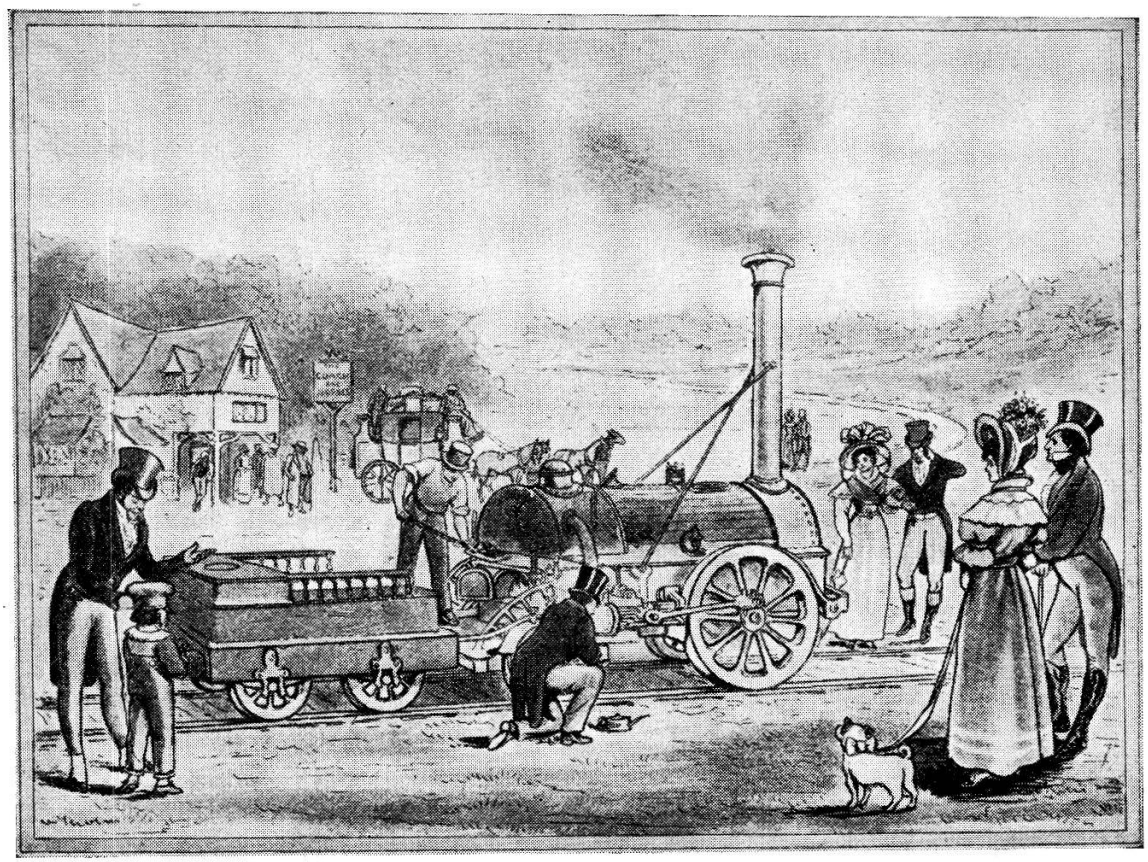
[1] Les plans originaux de William Fraisse, tant pour le canal que pour le chemin de fer, avec les plans des gares d'Ouchy et d'Yverdon, etc., dessinés par Henri Fraisse, architecte, son frère, sont classés aux archives du Ier arrondissement C.F.F. Ils furent achetés par la Compagnie de l'Ouest.

[2] *Chemins de fer dans le canton de Vaud,* brochure de la commission, Lausanne, 1846, 27 p.

[3] *Rapport Stephenson et Swinburne au Conseil fédéral,* Berne, 1850.

Olten. Le passage du tunnel du Hauenstein, à forte rampe, 26 °/₀₀, était prévu par « un plan incliné avec machine fixe », soit par un funiculaire.

Des embranchements étaient prévus, entre autres de Berne à Lyss et d'Ouchy à Morges. En première étape, ils préconisaient l'utilisation de la voie d'eau de Genève à Morges et d'Yverdon à



Locomotive *La Fusée*, 1830

Soleure, puis de construire le chemin de fer sur ces parcours plus tard, lorsque l'importance du trafic le justifierait.

Quant à Lausanne ils déclarent en note [1] : « Cette ville est hors de la portée des chemins de fer. Le service Ouchy - Morges se fera comme suit : un demi-train sera formé à Morges, recevant les voyageurs arrivés par les bateaux de Genève, Vevey, d'Evian, etc. Un deuxième demi-train viendra d'Ouchy et l'on formera ainsi à Morges un train complet pour Yverdon. »

---

[1] *Ibidem*, page 46.

Devis total : sept millions et demi de francs de France, soit un million et demi de plus que le devis Fraisse. Ligne prévue à simple voie, mais avec terrains achetés et ouvrages d'art établis pour la double voie, Ouchy - Morges - Yverdon.

Ce rapport, avec ses tracés, servit de base pour établir le projet de la loi fédérale sur les chemins de fer, publié en 1851, et qui reprenait les propositions des experts quant au tracé vaudois. Ce projet devait se discuter aux Chambres en juillet 1852. Il prévoyait la construction du réseau par la Confédération, avec l'aide financière des cantons.

Première concession vaudoise du 8 juin 1852

En juin 1852, le gouvernement vaudois soumettait au Grand Conseil un projet de concession [1] pour une ligne Morges - Yverdon, avec embranchement de Bussigny à Ouchy, au bénéfice de Jacob Sulzberger, ingénieur thurgovien, ou à la compagnie qu'il désignerait.

L'idée d'une intervention fédérale dans la question de leurs chemins de fer ne plaisait guère aux Vaudois, d'où la grande hâte d'user des droits cantonaux avant de se voir mis sous le joug fédéral de Berne. Et, de ce fédéralisme farouche résulta une concession bâclée en vitesse, imprécise, pleine d'incertitudes et d'imprévus. Ce fut là l'origine du drame qui allait séparer les Vaudois en deux camps et finir par la lutte au sujet de la ligne d'Oron.

Le tracé était prévu comme suit à l'article 13 du projet soumis au Grand Conseil : « Le projet Fraisse, dressé en septembre 1844, servira de base à la présente concession pour ce qui concerne le chemin dès Yverdon à Morges, sans cependant fixer irrévocablement la direction du chemin à construire. »

Au cours des débats on ajouta à ce même article, d'accord avec Sulzberger : « L'embranchement sur Lausanne devra être établi de manière à se rapprocher autant que possible de cette ville. »

Le vague et l'incertitude de ces textes, ainsi que l'absence d'un plan d'ensemble pour un réseau national, furent vivement critiqués au cours des débats par M. Verrey, conseiller d'Etat minoritaire et par quelques députés.

---

[1] *Acte de Concession du Gouvernement vaudois du 8 juin 1852.*

A ces remarques, M. J. Muret, docteur en droit, député de Morges et rapporteur de la commission, répondit : « La configuration topographique du pays et la force des choses veulent que le premier chemin de fer vaudois, le seul qui existera probablement pendant une longue suite d'années (il précisera plus tard : pendant au moins cinquante ans), reliera les magnifiques voies par eau qu'offrent le Léman, les lacs de Neuchâtel et de Bienne, ainsi que la Thielle et l'Aar. »

Cette déclaration si catégorique est quelque peu surprenante, car, à la page 25 du rapport de la commission du Grand Conseil, signé par M. Muret, nous lisons : « La plupart des cantons, de Genève au lac de Constance, traitent actuellement avec Sulzberger. » Ce qui était exact et nous est confirmé par Gubler dans sa thèse [1], où il cite ces transactions. Halperin, dans sa thèse, page 25, cite d'ailleurs une intrigue peu reluisante pour Sulzberger qui représentait les intérêts de groupes financiers anglais en lutte avec la compagnie du Central de Bâle pour les tracés soleurois rayonnant autour d'Olten.

Enfin, M. Blanchenay, conseiller d'Etat, déclara plus tard [2] qu'il n'avait pas confiance en Sulzberger.

Au surplus le projet de concession prévoyait un droit de préemption pour la continuation des lignes principales et des embranchements, de même qu'une interdiction pour le canton d'octroyer à qui que se soit une concession pour un chemin de fer dans la même direction.

C'était là des conditions et des faits qui auraient dû inciter les autorités vaudoises à la prudence et à la méfiance envers Sulzberger, comme le firent les autres cantons, sauf Lucerne, qui lui accorda une concession avant le vote fédéral de juillet 1852, non suivie d'exécution d'ailleurs.

M. Muret souligna encore que le système de la construction par la Confédération grèverait fortement le canton, alors qu'une occasion unique s'offrait d'avoir un chemin de fer sans aucun sacrifice.

---

[1] F. GUBLER, *Die Anfänge der Schweizerischen Eisenbahnpolitik*, Zurich, 1915, 362 p. Voir p. 319 : *Die Konzessionswerbungen des Ingenieurs Sulzberger.*

[2] *Bulletin des séances du Grand Conseil*, 1853, p. 146.

Cet argument financier fut sans doute, avec celui du fédéralisme, celui qui emporta la décision. Le 8 juin 1852, en troisième débat, la concession était votée à une grande majorité.

L'état d'esprit régnant alors nous est révélé par un journal [1] : « Si le Grand Conseil vaudois adopte ce projet, il sera doté d'un chemin de fer dans d'excellentes conditions, sans qu'il lui en coûte un centime, sans fournir un pouce de terrain, ni un tombereau de sable, sans même être astreint à une garantie d'intérêt quelconque, sans faire ni avances, ni rien de pareil, alors qu'en France, pour les lignes importantes dont le succès est assuré d'avance, le gouvernement accorde une garantie d'intérêt de 3 ou de 4 %. »

Le 28 juillet 1852, les Chambres fédérales votèrent la loi sur les chemins de fer, laquelle, contrairement au projet du Conseil fédéral, prévoyait que le droit d'établir des chemins de fer et de les exploiter demeurait dans la compétence des cantons et pouvait être concédé à l'industrie privée.

Les autorités fédérales obtenaient un droit d'approbation et celui d'intervention en cas de litige entre cantons ou pour des raisons de sécurité militaire.

Dès le lendemain du vote, les demandes de concessions se mirent à pleuvoir sur les cantons suisses. Et ce furent alors aux autres cantons à se renfermer dans ce fédéralisme si cher aux Vaudois. Et ce canton subira pour sa Compagnie de l'Ouest des refus de concession de la part de ses chers voisins de Genève, du Valais et de Fribourg.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest-Suisse Swiss-Western-Railway

Sulzberger vendit sa concession à bon prix à un nommé Thomas à Londres (cité tantôt comme homme de lettres, tantôt comme journaliste), lequel la remit à William Thorne, un entrepreneur, qui la céda gratuitement à un groupe de capitalistes de Londres contre un contrat lui assurant la construction de la ligne, les achats de terrain et la fourniture du matériel fixe et roulant, le tout au prix forfaitaire de 8 125 000 francs. Ce qui correspon-

---

[1] *Feuille d'Avis de Lausanne* (de la *Revue de Genève*), 13 mai 1852.

dait aux sept millions et demi du devis Stephenson, plus 625 000 fr. pour frais d'administration, intérêts, etc.

Ce groupe anglais jugea bon de s'adjoindre un groupe suisse avec lequel ils fondèrent la Compagnie des Chemins de fer de

Spéculateurs avec plans ferroviaires
(Caricature anglaise vers 1846)

l'Ouest-Suisse — Swiss-Western-Railway — que nous désignerons simplement par l'Ouest.

Le capital à émettre était exactement celui du forfait Thorne, dont deux tiers pour le groupe anglais et français et un tiers pour le groupe suisse.

La société fut fondée à Genève le 16 novembre 1852. Trois administrateurs étaient genevois et trois vaudois : MM. Ed.

Dapples, Lausanne, Fr. Forel, Morges, et Marc Constançon, Yverdon.

A peine la société était-elle constituée que nous voyons Thorne partir pour demander les concessions aux cantons de Genève à Coire. Mais, à sa grande surprise, il n'obtient aucun succès, sauf à Soleure qui accorda le passage à la Compagnie de l'Ouest. Mais le problème avait déjà changé à fin 1852. Au lieu de la ligne Morat - Lyss - Soleure - Olten, Berne voulait qu'elle passe de Morat par Laupen et Berne - Berthoud à Olten. Ce canton en avait déjà donné la concession à la Compagnie du Central de Bâle. Ainsi la concession accordée par Soleure n'avait plus de valeur.

Les buts ferroviaires du gouvernement vaudois

Dès la fin de 1852, un contact étroit existait entre le gouvernement vaudois et l'Ouest. Tous deux désiraient que se réalise le plus tôt possible la ligne Genève - Morges et celle d'Yverdon vers Morat et Berne.

De plus, le gouvernement désirait établir la ligne Paris-Milan ou Paris - Turin - Gênes par son territoire. En 1849, il s'était déjà intéressé à la construction d'un tunnel routier de 2331 m. au Grand-Saint-Bernard ; le Grand Conseil avait même voté un subside de 200 000 francs pour ce percement. Le 3 mars 1852, une conférence intercantonale tenue à Fribourg avait décidé d'étudier le passage du Saint-Bernard par un chemin de fer avec un tunnel d'environ cinq kilomètres.

Les tribulations vaudoises au sujet de ces tunnels et l'histoire assez curieuse des tracés par Lavaux et du lac Léman à Saint-Maurice, débattus entre Valais et Vaud, ont été exposées dans les études que nous signalons ici [1].

Le raccordement avec la France fut prévu de Pontarlier par Jougne et Orbe à Yverdon. Cette ligne devait amener le trafic français sur Yverdon, d'où il serait reparti, d'une part vers Berne, la Suisse allemande et l'Allemagne, et, d'autre part, vers Lausanne, le Valais et l'Italie, par le Grand-Saint-Bernard ou le Sim-

---

[1] P. Perrin, *Les débuts du chemin de fer en Valais,* dans *Annales valaisannes,* 1961, p. 63-204; *Le chemin de fer en Valais, 1850-1963,* dans *Annales valaisannes,* 1965, p. 307-324 ; *Histoire inconnue d'un tunnel alpin,* dans *Les Alpes,* 1961, p. 276-293.

plon. En outre le trafic Paris - Genève pouvait aussi y passer, le trajet y étant de cinquante à soixante kilomètres plus court que par Mâcon et Culoz.

Yverdon devenait dans ce projet un « Olten romand », et c'est pourquoi l'Ouest y installa ses ateliers, de préférence à Morges, qui avait aussi offert de vastes terrains gratuitement à cet effet. C'est aussi la raison du tracé défectueux de la ligne à Yverdon. Celle-ci devant suivre vers Payerne, la gare fut prévue à l'est de la ville, au lieu dit « les Quatre Marronniers », d'où la ligne devait partir en courbe par Champ-Pittet vers Estavayer. On se contenta donc de relier provisoirement la ligne au port par une voie de service avec une courbe à très faible rayon. Celle-ci subsista lorsque la ligne fut prolongée vers Neuchâtel et la gare définitive fut construite sur son tracé. Celui-ci a été amélioré en 1933.

Il est évident que, si l'on avait su, lors de la construction de la ligne Morges - Yverdon, qu'elle continuerait vers Neuchâtel, au lieu d'Estavayer, elle aurait été établie par Orbe, avec une gare située à l'ouest de la ville d'Yverdon.

Or ce furent ces projets de la ligne de Jougne qui devaient déplaire aux Bâlois et surtout aux Genevois, qui désiraient monopoliser le trafic franco-suisse chez eux.

Neuchâtel, de son côté, fortement appuyé par Zurich, voulait la liaison avec la France de Pontarlier par Les Verrières - Neuchâtel - Thielle vers Lyss ou Berne, visant la traversée des Alpes par le Grimsel ou le Lukmanier, dont on parlait beaucoup, le Lukmanier étant déjà concessionné par les trois cantons intéressés depuis 1845.

Enfin le Valais faisait cause commune avec Genève et la Sardaigne, et leurs concessions, accordées dès 1853-54, concernaient le parcours Arona - Simplon - Sion - Saint-Gingolph - Genève, avec jonction à la ligne Genève - Paris par Culoz et Mâcon.

Très tôt déjà se posait donc la question : Paris sera-t-il relié à Milan par la rive gauche ou par la rive droite du Léman ?

Ces quelques brèves indications nous montrent déjà combien Vaud et sa Compagnie de l'Ouest devaient rencontrer d'adversaires pour pouvoir exécuter son réseau ferroviaire et sa ligne du Simplon par Jougne.

Le conflit avec Lausanne

Mais aux adversaires signalés ci-dessus devait venir s'ajouter la ville de Lausanne. Endormie aux paroles rassurantes de M. Muret, voici qu'à peine l'encre de la concession Sulzberger sèche on parle déjà d'une ligne Genève - Morges - Yverdon - Berne, qui ne passera pas par Lausanne ! Ce fut un réveil cruel et cela se comprend d'autant plus que Berne obtenait le passage chez elle, au lieu de l'embranchement vers Lyss.

Et c'est alors la bataille qui s'engage pour obtenir la suppression de la ligne principale Morges - Bussigny et son passage par Lausanne. Ce furent de nombreuses réclamations à l'Ouest, au Conseil d'Etat et au Grand Conseil, des articles incendiaires dans les journaux, des pétitions, des brochures, des cortèges avec plusieurs assemblées tumultueuses, etc.

L'emplacement de la gare souleva aussi de vastes remous. Les uns la voulaient à la place Chauderon, à cause du marché aux foins, les autres au fond du ravin du Flon qui coulait alors à ciel ouvert [1]. D'autres enfin se ralliaient à l'emplacement dit des Saugettes, soit l'emplacement actuel, choisi d'entente avec la ville par l'Ouest, en tenant compte de la continuation vers Vevey.

La Municipalité fit faire des études, très sommaires d'ailleurs, par plusieurs ingénieurs vaudois et un français [2], pour proposer une ligne dès Morges par Saint-Sulpice et Chavannes à Lausanne, avec la gare sous Sébeillon ou à Malley. La continuation était prévue par Prilly - Crissier - Mex et Daillens vers le tunnel du Mauremont à Eclépens, où les travaux avaient commencé le 8 février 1853.

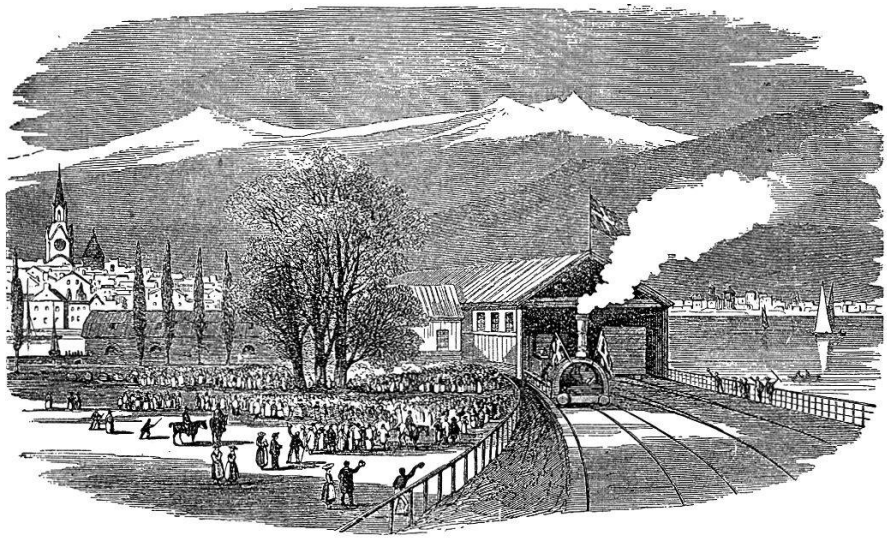
Mais ces efforts furent vains. Tout d'abord l'Ouest déclara que c'était remettre en cause le tracé Fraisse, base de la concession accordée par le canton et légalement approuvée par l'Assemblée fédérale le 17 août 1852. Base également du traité à forfait conclu avec l'entrepreneur et base enfin de la constitution financière de la Compagnie de l'Ouest.

---

[1] *Mémoire sur la question de l'emplacement du débarcadère du chemin de fer à Lausanne,* Lausanne, 1853, 18 p.

[2] *Mémoire des autorités communales de Lausanne sur la question du passage de la ligne principale par cette ville,* Lausanne, 1853.

Ensuite il y eut de tout aussi vives réactions en sens inverse, avec assemblées populaires et pétitions de la part des populations de La Côte, de Vallorbe, de La Vallée, d'Orbe, de Grandson, d'Yverdon, de la vallée de la Broye, etc., qui s'opposaient aux prétentions lausannoises. Ces populations étaient contre la suppression du trajet direct Morges - Bussigny qui les auraient obligées à faire le détour par Lausanne pour aller vers Genève ou vers Berne, perdant ainsi du temps et de l'argent. Car le passage par Lausanne augmentait de treize kilomètres les distances tarifaires pour les voyageurs et les marchandises. Ce



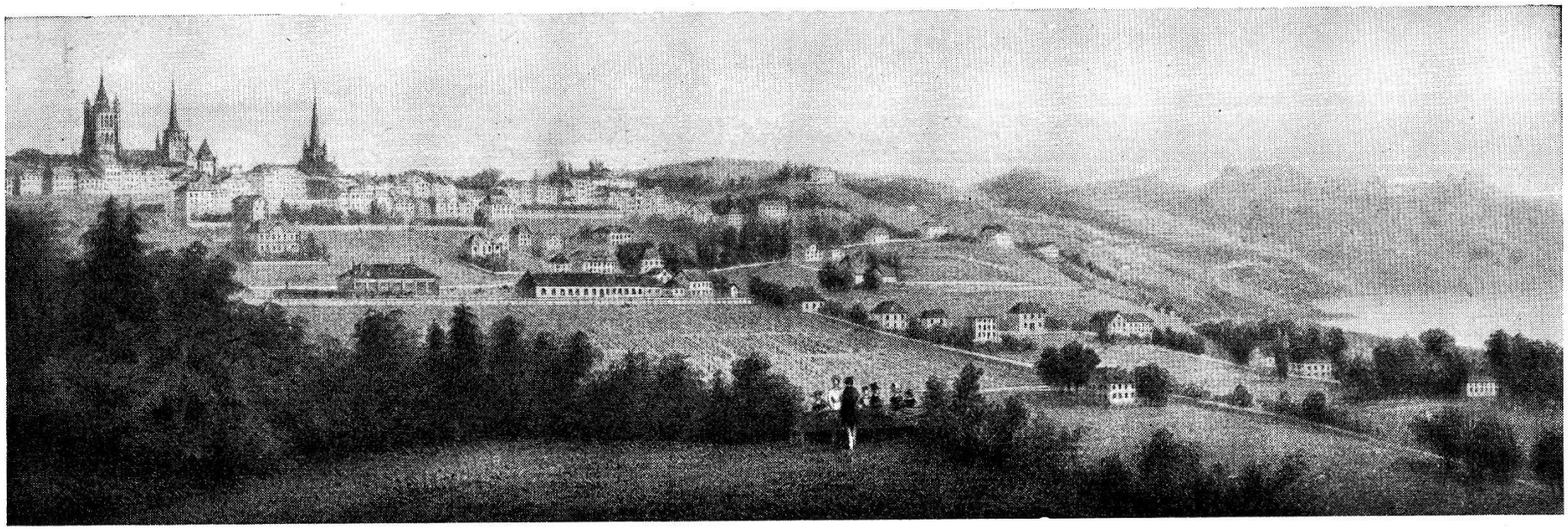
Inauguration de la gare provisoire d'Yverdon, le 1er mai 1855
(*The Illustrated London News*, 2 juin 1855)

même problème se posait aussi pour Genève, Neuchâtel et le reste de la Suisse, et devait soulever la même opposition.

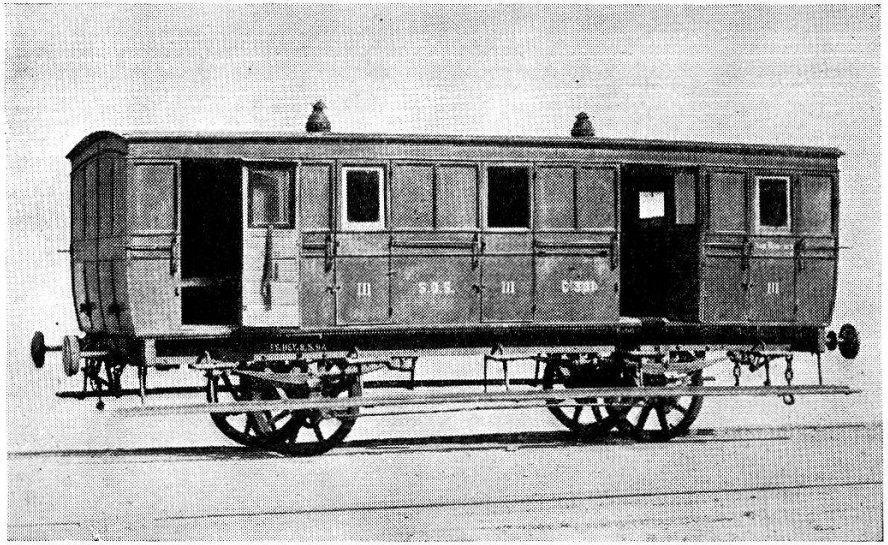
On s'apercevait alors clairement de l'erreur commise par précipitation en juin 1852 et le gouvernement en fut fort embarrassé. Il chercha à réparer ce qui était possible dans la concession dont nous allons parler.

La deuxième concession vaudoise du 10 juin 1853

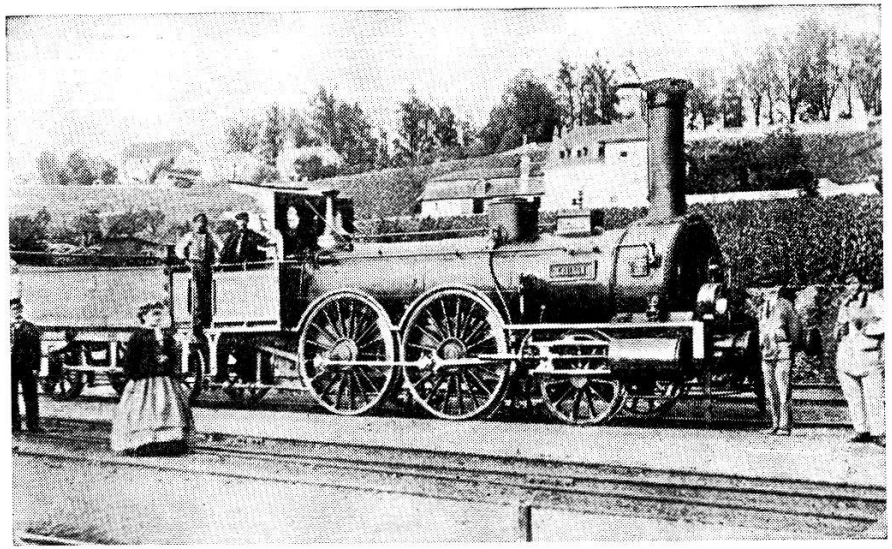
Discutée en détail depuis le début de l'année avec les organes de l'Ouest, puis en plusieurs séances par le Grand Conseil, nous devons retenir les points suivants de cette nouvelle concession : elle est accordée pour les parcours vaudois entre Genève et Morges et entre Yverdon et Morat par Payerne.



Gare de Lausanne vue de la colline de Montriond, 1856



Voiture de l'Ouest-Suisse



Locomotive *Chillon* de l'Ouest-Suisse

L'article 3 dit : « Il sera établi une jonction directe entre les deux branches qui, de Morges et de Lausanne, tendent à Yverdon. La gare de Lausanne sera de première classe et disposée de manière à pouvoir servir de station pour le prolongement de la ligne sur Vevey.

« Le service de Lausanne sera organisé d'accord avec le Conseil d'Etat de manière à concilier le mieux possible les intérêts de cette ville et les besoins de la circulation générale. »

Les articles 27 à 29 imposent à l'Ouest la construction d'une ligne de Jougne à Yverdon et de Lausanne à Saint-Maurice, avec des conditions diverses.

Cette concession fut votée le 10 juin 1853 par le Grand Conseil, puis ratifiée par les Chambres fédérales, sans difficultés, le 4 août 1853.

Ainsi fut concessionnée la troisième voie qui formait ainsi le fameux triangle ferroviaire du Bois d'Ecublens, situé alors en plein désert et qu'on appela le delta du bois d'Ecublens. Cette voie partait d'une aiguille, avec guérite pour l'aiguilleur, placée là où le ruisseau de la Sorge traverse les voies, d'où son nom : aiguille de la Sorge. A la sortie du bois, côté Morges, une autre aiguille, avec maison de garde, s'appelait l'aiguille de la Poudrière [1].

Lors de la première discussion au Grand Conseil, le 6 avril 1853, le député Hoffmann parla ainsi de cette nouvelle combinaison : « A Ecublens vous aurez un delta. Je connais trois deltas : celui du Nil qui donne la peste ; celui du Gange, qui a donné naissance au choléra, et celui du Mississipi, qui a engendré l'esclavage. Nous en aurons un quatrième qui amènera la misère dans le canton de Vaud... » [2]

Quant au service de Lausanne à organiser, ce texte, traduit en langage clair, veut dire qu'il faudra acheminer le plus possible de trains par Lausanne plutôt que par le raccourci.

Dès l'ouverture de la ligne jusqu'à Lausanne, le 5 mai 1856, les trains de Lausanne allaient à Bussigny, où les voyageurs

---

[1] Nom porté également par le pont sur la Venoge et provenant de la fabrique fédérale de poudre qui dut être expropriée pour construire le pont ferroviaire. Cette fabrique fut transférée sur les bords de l'Aubonne où elle se trouve encore.

[2] *Bulletin du Grand Conseil*, 1853, p. 163.

transbordaient. Cependant trois paires de trains existaient par jour entre Lausanne et Morges.

Le 14 avril 1858 s'ouvrait la ligne de Morges à Genève, dont une partie était déjà à double voie. L'augmentation du

Chemin de Fer de l'Ouest-Suisse.

Heures de départ et d'arrivée des trains, à dater du 1er Mai 1856.

De Morges à Yverdon.	Trains.								d'Yverdon à Morges.	Trains.							
Stations	1. Matin		3 Matin		5. Soir.		7. Soir.		Stations	2. Matin		4. Soir		6. Soir		8. Soir.	
	h.	m.	h.	m.	h.	m.	h.	m.		h.	m.	h.	m.	h.	m.	h.	m.
Morges. dép.	5	"	10	30	5	45	7	"	Yverdon. dép.	7	30	1	"	5	"	8	45
Bussigny. arr	5	10	10	40	5	55	7	16	Ependes. arr	7	38	"	"	5	8	"	"
Cossonay. arr	5	30	10	59	6	16	7	29	Chavornay. arr	7	48	1	15	5	18	9	2
Eclépens. arr	5	46	11	13	6	31	7	43	Eclépens arr	8	1	1	27	5	31	9	17
Chavornay arr	5	59	11	24	6	42	7	54	Cossonay. arr	8	13	1	39	5	43	9	30
Ependes. arr	6	11	"	"	"	"	8	5	Bussigny. arr	8	27	1	52	5	57	9	44
Yverdon. arr	6	20	11	40	7	"	8	14	Morges. arr.	8	44	2	10	6	14	10	"

Service spécial de l'embranchement de Lausanne.

Stations.	Correspondance des trains.								Stations.	Correspondance des trains.							
	1. Matin		3. Matin		5 Soir		7 Soir			2. Matin		4. Soir		6. Soir		8. Soir	
	h.	m	h.	m.	h.	m.	h.	m		h.	m.	h.	m.	h.	m.	h.	m.
Lausanne dép.	5	"	10	30	5	45	7	"	Lausanne dép.	8	15	1	41	5	45	9	34
Bussigny. arr	5	16	10	40	5	55	7	10	Bussigny. arr	8	25	1	51	5	55	9	44
Bussigny dép.	5	20	10	48	6	5	7	19	Bussigny. dép	8	35	2	1	6	5	9	56
Lausanne arr	5	34	11	2	6	19	7	33	Lausanne arr	8	49	2	15	6	19	10	4

Service direct de Lausanne à Morges.

Stations.	Trains.						
	A Matin.		Extra du dimanche soir.		B Soir		
	h.	m	h.	m.	h.	m.	
Lausanne. dép.	6	30	3	"	7	55	
Morges. arr.	6	48	3	18	8	13	
Morges. dép.	7	20	4	40	8	43	
Lausanne. arr.	7	42	5	2	9	5	

Horaire de Lausanne, 1856

nombre des trains devait compliquer le service de l'aiguille de la Poudrière, qui présentait d'ailleurs un certain danger. Elle fut donc supprimée à ce moment-là et remplacée par une double voie jusqu'à Morges. Celle du côté Jura servait aux trains Morges - Bussigny et celle côté lac à ceux de Morges - Lausanne par l'aiguille de la Sorge. Sur demande du Conseil d'Etat, qui estimait celle-ci dangereuse dans sa position isolée, elle fut reportée à Renens en 1867.

Le chemin de fer est malade
(Caricature française, 1847)

Dès l'ouverture de la ligne Lausanne - Saint-Maurice, le 10 avril 1861, tous les trains de cette ligne allaient à Genève et retour. Ceux de Genève pour Neuchâtel - Bienne et vice versa passaient tantôt par Lausanne, tantôt par le raccourci. Dans ce dernier cas, les voyageurs de et pour Lausanne changeaient de train à Morges ou à Bussigny. Parfois les voitures lausannoises étaient ajoutées aux trains Morges - Yverdon à Bussigny. On reprenait donc partiellement le système des demi-trains de Stephenson...

Puis, peu à peu, avec l'augmentation du trafic, les passages par le raccourci furent réservés aux trains de marchandises et, en 1878, après la construction de la gare de triage de Renens, le passage par le raccourci fut complètement supprimé.

Mais, en vertu de la concession cantonale votée en juin 1852 et approuvée par les Chambres fédérales la même année, les taxes voyageurs et marchandises continuèrent à être calculées par la voie Bussigny - Morges et ceci jusqu'à aujourd'hui.

Le conflit de la ligne d'Oron

Il faut revenir un instant à la Compagnie de l'Ouest qui construisit péniblement Morges - Lausanne - Yverdon. Son crédit avait été fortement ébranlé, notamment par les événements survenus à Lausanne, car nombre d'actionnaires, surtout à l'étranger, effrayés, ne voulaient pas continuer leurs versements. Et comme on voulait construire les prolongements vers Genève et Berne il fallait se procurer un nouveau capital de trente millions.

Le climat de cette époque nous est bien rendu dans une lettre du secrétaire suisse de l'Ouest à son collègue à Londres, du 22 janvier 1853 : « MM. Goldschmid et Wilkinson (administrateurs anglais), à l'heure où je vous écris, doivent être en conférence avec le gouvernement vaudois qu'ils convaincront que les entreprises industrielles ne sont pas du ressort des assemblées populaires et que trente mille pétitionnaires ne valent pas trente millions, quand il faut recourir au crédit. »

La Compagnie de l'Ouest et le canton de Vaud avaient demandé la concession genevoise et fribourgeoise pour les prolongements. Fribourg voulait d'abord avoir la preuve de la constitution du capital, ce que l'Ouest ne pouvait donner puisqu'il fallait d'abord posséder la concession fribourgeoise pour pouvoir lancer un emprunt ! La suite est fort compliquée. Les Anglais se retirèrent complètement de l'affaire. Et l'Ouest essaya de se procurer des capitaux en demandant une garantie d'intérêt de la part du canton de Vaud, ce qui ne souleva pas l'enthousiasme du pays.

Et c'est à ce moment-là qu'intervint le Crédit Mobilier, en juin 1855. Ce qui déclencha immédiatement les réactions de la Réunion financière, qui créa, d'entente avec le gouvernement

genevois, la Compagnie Genève - Versoix, puis la Compagnie Lausanne - Fribourg - frontière bernoise, la célèbre ligne d'Oron, toutes deux avec siège à Paris.

Alors commença la lutte entre Vaud et Fribourg qui se terminera par la décision des Chambres fédérales en septembre 1856. Vaud et la Compagnie de l'Ouest demandaient la concession forcée sur le territoire fribourgeois pour la ligne Yverdon - Payerne - Morat - Laupen - Berne. Fribourg, de son côté, demandait la concession forcée sur le territoire vaudois d'Oron à Lausanne.

En fait le problème se posait de savoir si on adopterait une seule ligne Genève - Berne et au-delà par Yverdon et Morat ou bien deux lignes, celle d'Oron et une autre, inévitable en ce cas, d'Yverdon vers Neuchâtel et Bienne, où aboutissait déjà le rail du Central.

Voyageur de 3e classe complètement gelés

Voyageurs gelés

(Caricature Daumier)

Il est évident que le système des deux lignes était le plus profitable à l'intérêt de la Suisse. Et le canton de Vaud lui-même avait, somme toute, un intérêt à posséder les deux lignes, n'ayant pas d'engagement financier dans l'Ouest pouvant souffrir de la concurrence des deux lignes.

Mais c'est là précisément que nous touchons au cœur du véritable problème qui se posait : voter la ligne unique c'était l'établissement inévitable de la ligne de Jougne et de sa suite ultérieure vers l'Italie. Voter la ligne d'Oron c'était la ruine des espérances vaudoises pour la ligne du Simplon. Et c'est bien cela qui dominait le débat à Berne. Il suffit pour s'en rendre compte, de lire l'exposé fait au Conseil national par M. Jules Martin, de Vevey, président du Grand Conseil vaudois et président du Conseil national [1]. Abandonnant son fauteuil au vice-président Alfred Escher, il déclara entre autres : « Les députés vaudois veulent la ligne de Payerne, parce qu'ils veulent la jonction des lignes vaudoises avec celles de France, et que l'existence de la ligne de Jougne est inséparablement liée à celle de Payerne. D'ailleurs il ne faut pas simplement voir dans leur conduite une affaire d'intérêt : ils tiennent à remplir leurs engagements, c'est pour eux une question d'honneur. » Le journal ajoute à la fin de son article : « Ce discours a fait sensation. » [1]

Les engagements en cause avaient été pris par le gouvernement vaudois envers le Crédit Mobilier qui avait accepté de construire Jougne - Saint-Maurice et les prolongements. Le 4 mai 1856 déjà, la première pierre de la gare de Villeneuve avait été posée en grande cérémonie devant une importante cohorte d'invités, venus de Paris (dont Emile Pereire et sa famille), de la Bourgogne et du canton de Vaud. La ligne isolée Villeneuve - Bex fut mise en service le 10 juin 1857. Cette cérémonie et la hâte à établir ce tronçon devaient bien marquer la priorité de la voie d'accès vaudoise vers l'Italie sur celle des Valaisans et des Genevois par la rive gauche du Léman. La contrepartie du gros effort demandé au Crédit Mobilier était donc la nécessité de pouvoir passer sur territoire fribourgeois.

Mais la position de la plupart des conseillers était prise d'avance. Une lettre de M. Gaudard, syndic de Lausanne,

---

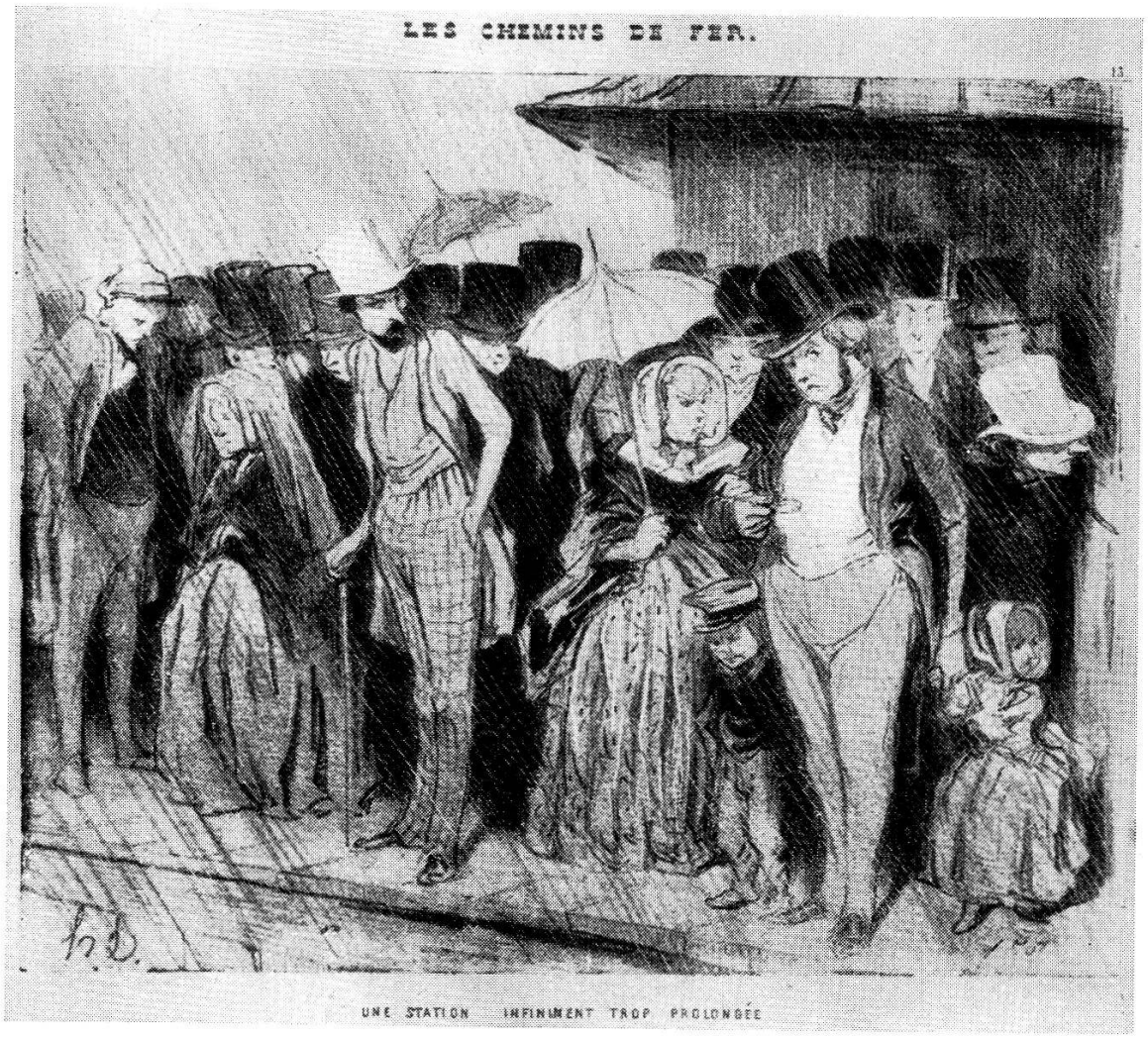
[1] *Journal de Genève*, 21 septembre 1856.

adressée à tous les conseillers nationaux, et l'appui financier de cette ville, promis à la ligne d'Oron, peuvent avoir influencé certains conseillers n'ayant pas d'intérêts engagés dans l'affaire.

Le Conseil fédéral proposait une solution intermédiaire, admise par le canton de Vaud, soit d'aller de Payerne à Berne en passant par Fribourg. Ce qui assurait la ligne de Jougne, mais ne pouvait satisfaire ses tenaces adversaires.

On porta alors le débat sur le terrain militaire, car un intérêt général existait pour tous les tracés discutés. D'après la loi de 1852, une concession ne pouvait être refusée que pour des raisons de sécurité militaire.

Alors comme aujourd'hui, un bon nombre de colonels siégeaient au Conseil national. Il y avait même, ce qui est plus rare



Attente sous la pluie

(Caricature Daumier)

chez nous, un général. Celui-ci, le très honorable et respectable général G.-H. Dufour, intervint dans le débat et rappela, entre autres, que la ligne de défense prévue par l'état-major se confondait précisément avec la ligne d'Oron. Sur quoi un conseiller vaudois lut un mémoire du vieux général Jomini, célèbre écrivain militaire, lequel, de Paris, prétendait, au contraire, que c'était sur la ligne de la Broye que l'armée suisse devait résister en première ligne.

D'où échange de quelques amabilités. Un orateur déclara tout net que le général Jomini était « un vieux radoteur ». A quoi il lui fut répondu : « Je voudrais qu'il y eût beaucoup de radoteurs de sa force dans l'état-major fédéral ; s'il eût été si fort atteint dans ses facultés que le prétend M. Camperio (conseiller d'Etat de Genève), au commencement de la guerre d'Orient, l'empereur Nicolas ne l'aurait pas appelé de Paris à Saint-Pétersbourg pour avoir de lui un plan de campagne. »

Enfin l'opinion ayant été émise que le très honorable et le très respectable général défendait somme toute une compagnie qui le touchait de près, il lui fut répondu que le général Jomini, lui, était originaire de Payerne, ce qui pouvait expliquer son raisonnement... [1]

Finalement le passage par Morat fut refusé et la concession forcée sur Vaud accordée par 59 voix contre 47. D'où naturellement grande joie à Fribourg et en ville de Lausanne, où l'on tira des feux d'artifice et fêta l'événement, au grand dépit du gouvernement. C'est alors qu'il mit la ville sous régie.

La ligne d'Oron se construisit, mais très lentement et avec des difficultés financières extraordinaires, car les Genevois et les gens de la Réunion financière, qui avaient promis monts et merveilles aux Fribourgeois, laissèrent froidement tomber la Compagnie, sachant depuis longtemps que cette ligne serait terriblement coûteuse et sans rendement. Le but réel de ces messieurs était atteint : ils avaient frappé à mort la maudite ligne de Jougne.

Le pauvre canton de Fribourg, ainsi abandonné, dut se charger d'une dette de quarante-trois millions de francs (ligne d'Oron et de Genève - Versoix), ayant à cœur de ne pas laisser tomber en faillite son chemin de fer. La perte totale finale subie,

---

[2] *Journal de Genève*, 19 septembre 1856.

après diverses fusions et le rachat des lignes par la Confédération, en 1903, fut de trente-deux millions d'après M. Victor Buchs, conseiller d'Etat, qui a écrit l'histoire des lignes fribourgeoises [1].

Et nous soulignerons encore, pour la petite histoire, que, malgré ces énormes dépenses, la ligne d'Oron ne possédait, en

Cauchemar national : Où percer les Alpes ? Où trouver les millions ?
(*Postheiri*, 18 novembre 1865)

1862, année de sa mise en service, que des gares provisoires, en bois, même celle de Fribourg. Et aujourd'hui encore, vous pouvez voir, en passant à Oron, outre le château qui nous rappelle l'époque

[1] Victor Buchs, *La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg*, 1934, 240 p. Voir p. 146 et 219.

féodale et celle des baillis bernois, la petite gare provisoire en bois de 1862 qui a l'honneur de recevoir les enfants du canton élus aux plus hautes charges du pays, lors de leur entrée dans leur petite patrie.

Nous pensons que c'est volontairement qu'on l'a laissée ainsi, afin qu'elle rappelle à tous les magistrats cantonaux et fédéraux qui s'y pressent lors des grandes réceptions, qu'il est non seulement possible mais nécessaire de veiller à l'économie dans les dépenses publiques...

Conclusion

La décision fédérale de 1856 eut pour conséquence l'établissement de la ligne Yverdon - Bienne et la liaison de Lausanne avec la France par Neuchâtel - Les Verrières, liaison qui dura jusqu'en 1875, déplorable pour négocier avec l'Italie le passage du Simplon. En automne 1865, il y a donc exactement cent ans, le jeune royaume d'Italie se ralliait au Saint-Gothard et ne voulait plus rien savoir du Simplon. Cette même année la Compagnie valaisanne de la ligne d'Italie déposait son bilan à Genève et faisait faillite.

Il semblait donc bien, il y a cent ans, que le pays de Vaud ne verrait jamais passer des trains Paris - Milan ou Calais - Orient.

C'est grâce à des circonstances spéciales et aux efforts constants du gouvernement vaudois et à ceux des compagnies ferroviaires romandes que nous devons la situation privilégiée actuelle. Nous pourrons traiter cette histoire dans une étude ultérieure.

P. Perrin.