

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **3 (1877)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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>

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 : Le chemin de fer de Jougne à Eclépens, par M. PEREY, ingénieur. — Pont en fer sur la Broye, à Payerne (avec une planche), *Réd.* — Séchage des tissus (avec une planche), par M. C. DAPPLES, ingénieur. — Le moteur à air comprimé, système Mékarski, par M. ACHARD, ingénieur. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes. — Association amicale des anciens élèves de l'école technique de Lausanne.

LE CHEMIN DE FER DE JOUGNE A ECLÉPENS

Par M. PEREY, ingénieur.

INTRODUCTION

Par suite de sa fusion complète avec la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale, effectuée définitivement le 31 décembre 1876, la Compagnie de Jougne à Eclépens vient de terminer son rôle, la ligne de ce nom disparaît, en tant que ligne indépendante, et tous les résultats concernant son exploitation seront dorénavant compris, sans aucune distinction, avec ceux de l'ensemble du réseau Suisse Occidentale.

En présence de ce fait, nous avons pensé qu'il serait intéressant de résumer en quelques lignes l'histoire de la ligne de Jougne, d'indiquer les particularités de sa construction, les sommes qui y ont été affectées et de donner quelques renseignements sur les résultats de son exploitation. Malheureusement, par suite des conditions particulières dans lesquelles cette compagnie s'est trouvée et de l'état très incomplet de ses archives, nous n'avons pas toujours pu recueillir, comme cela aurait été le cas pour les autres lignes suisses, des renseignements précis et devons souvent nous borner à présenter des chiffres approximatifs.

Le col de Jougne a été de tout temps l'une des voies de communication les plus importantes à travers le Jura ; dès l'époque romaine il est pourvu d'une route et joue un rôle commercial et militaire important, notamment pendant les guerres des Suisses avec le duc de Bourgogne.

Il n'est donc pas surprenant que, dès l'apparition des chemins de fer, l'idée d'y faire passer une voie ferrée et de la considérer comme ligne internationale de grand transit se soit répandue et ait fini par se réaliser, malgré toutes les difficultés qui se présentaient.

Le col de Jougne proprement dit relie les vallées de l'Orbe et du Doubs par l'intermédiaire des petits vallons de la Jougnenaz, sur le versant suisse, et de Fontaine-Ronde sur le versant français, mais, comme la plupart des passages du Jura, il ne suit pas longtemps le cours des rivières et, pris dans son ensemble, le passage coupe successivement les diverses chaî-

nes parallèles du Jura, dont cimes et cols s'abaissent progressivement vers l'occident. Le col de Jougne étant à la fois le plus élevé et le plus rapproché du plateau suisse doit présenter plus de difficultés que le passage des autres chaînes, mais offre par contre, grâce à sa configuration topographique, un accès plus facile sur ce plateau que les passages voisins des Verrières et du val de Saint-Imier, dont le point culminant est pourtant moins élevé.

L'importance réelle du passage de Jougne, pour l'établissement d'une voie ferrée, résulte essentiellement de ce que, combiné avec le Simplon, il donnerait la ligne la plus directe de Londres et Paris en Italie. Grâce aux conditions tout particulièrement favorables comme tracé, profil et altitude du point culminant qu'offre la traversée du Simplon, cette voie deviendrait une ligne de transit de premier ordre, pouvant lutter avantageusement avec les autres voies ferrées franchissant les Alpes par le Mont Cenis et le Gothard.

Pour répondre à son but, il fallait donc construire la ligne de Jougne dans les conditions d'une voie de grand transit ; mais tant que le Simplon n'était pas percé elle n'offrait d'avantage sur les lignes de Genève à Paris et des Verrières que pour les communications de Pontarlier, Dijon, Paris, l'ouest et le nord-ouest de la France, avec Lausanne et la vallée du Rhône ; pour les lignes de la Broye le raccourcissement diminue à mesure qu'on s'éloigne de Lausanne, et il est peu considérable à partir d'Yverdon.

La ligne de Jougne traverse une contrée peu peuplée, n'offrant que peu de ressources et qui ne pouvait compter sur un grand trafic local, ce qui explique les retards et difficultés qu'a rencontrés sa réalisation ; en outre, comme nous venons de le dire, son importance est subordonnée à l'œuvre gigantesque du percement du Simplon, tandis que la ligne des Verrières, parcourant une vallée industrielle et très peuplée et arrivant au centre du réseau suisse, trouvait immédiatement ses débouchés naturels, aussi a-t-elle été mise en exploitation dix ans avant celle de Jougne.

Les routes qui aboutissent au col de Jougne sont :

Sur le versant suisse, la route de première classe de Jougne à Massonger et le Simplon, passant par Orbe, Cossonay, Lausanne et Villeneuve, qui suit la rive gauche de l'Orbe, puis la rive droite de la Jougnenaz. C'était avant l'établissement des chemins de fer la route postale, et elle recevait un roulage très actif ; une nouvelle route, dite route de première classe, de la gare d'Eclépens à Jougne a été décrétée il y a une vingtaine d'années, mais le tronçon Bretonnières-Vallorbes a seul été construit à neuf ; elle suit la rive droite de l'Orbe ; cette der-