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

Band: 3 (1877)

Heft: 3

Inhaltsverzeichnis

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: 14.07.2025

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

3e ANNÉE SEPTEMBRE 1877 N° 3

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISSANT 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'historique 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 devrons 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 chaînes 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 industrieuse 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-