

**Zeitschrift:** Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande  
**Band:** 4 (1866)  
**Heft:** 43

**Artikel:** [Lausanne]  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-178935>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

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

# CONTEUR VAUDOIS

## JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

*Paraissant tous les Samedis*

**PRIX DE L'ABONNEMENT** (franc de port):

Un an, 4 fr. — Six mois, 2 fr. — Trois mois, 1 fr.

Tarif pour les annonces: 15 centimes la ligne ou son espace.

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes; — au Cabinet de lecture place de Saint-Laurent, à Lausanne; — ou en s'adressant par écrit à la Rédaction du *Conteur Vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

Lausanne, le 22 septembre 1866.

Les chemins de fer auront eu dans tous les temps le privilège de passionner le canton de Vaud. Il y a quelques années, le pays était en feu pour empêcher Lausanne d'avoir un chemin de fer; aujourd'hui, la lutte recommence parce que chacun veut avoir son chemin de fer. On veut des lignes en tous sens, de l'occident à l'orient, du nord au sud, à droite, à gauche et en travers. Sera-t-il jamais possible de contenter tout le monde? Je crains que non!

A quelle occasion se manifeste un si grand appétit?

La compagnie de l'Ouest avait obtenu la concession d'une ligne de Jougne à Massongex, ligne internationale dans le cas du percement du Simplon, puisqu'elle représente le trajet le plus court de Paris à Milan. Dans une mémorable séance du Grand Conseil vaudois, et sans aucune discussion, l'Etat avait accordé à la compagnie tous les bois et tous les terrains nécessaires à cette ligne. Le tronçon Lausanne-Massongex a été seul exécuté. Une autre compagnie veut aujourd'hui achever l'entreprise, en se chargeant du tronçon Lausanne-Jougne, que l'Ouest n'a pu construire, et il s'agit de transmettre à la nouvelle compagnie les bois et les terrains, ou une valeur équivalente en argent, qui avaient été si généreusement votés il y a douze ans.

Il s'agit donc tout simplement de confirmer une décision depuis longtemps acquise.

Mais l'appétit vient en mangeant. La vallée de la Broie, qui sent aujourd'hui l'isolement que lui a créé la ligne d'Oron, veut avoir son chemin de fer. Echallens ne veut plus être à trois heures de Lausanne, maintenant que Genève n'en est plus qu'à deux heures, Vevey ne se contente plus d'avoir sa gare à Chexbres ou plutôt à Publoz, et Démoret et Donneloye veulent essayer aussi des nouveaux moyens de locomotion. A ce titre là, la vallée de Joux aurait bien aussi à désirer n'avoir pas quatre lieues à faire pour se rendre du Sentier à sa future gare de Vallorbes.

Avant de s'engager dans tant d'énormes entreprises, le pays doit sérieusement sentir s'il est de force à les supporter toutes. Je dis supporter, parce qu'il ne faut pas se payer d'illusions, la plupart de ces lignes, à l'exception de celle de Chexbres à Vevey, ne pourront pas se suffire à elles-mêmes. Sans doute, quand on a goûté du wagon, on trouve l'allure du cheval bien lente, et nos routes de première classe bien moyen-âge, et il n'est pas étonnant que chaque ville, chaque village, chaque hameau désire avoir sa gare. Mais il

ne suffit pas de remplacer une route par un chemin de fer. Quand le Grand Conseil a voté 200,000 fr. pour une route, il sait qu'il en coûtera au pays 200,000 f., plus les frais d'entretien annuel, tandis qu'après avoir décrété et subventionné un chemin de fer, après l'avoir mis en exploitation, il faut trouver chaque année de quoi payer le charbon que consomme la locomotive, le mécanicien, le chauffeur, les chefs de gare et les gardes-voie. Il ne suffit plus de compter tant pour les terrains, tant pour les travaux d'art, tant pour les rails et tant pour le matériel, il faut encore une somme énorme pour exploiter le chemin, et cette somme, venant grossir le chiffre des intérêts, doit faire mûrement réfléchir ceux qui ne font que rêver chemins de fer.

Il y a à cet égard une différence essentielle entre une ligne internationale ou tout au moins une ligne destinée à desservir quelques points commerciaux importants, et une ligne d'un intérêt tout local. Tandis que la première retire son principal bénéfice du transport des marchandises, la seconde devra essentiellement compter sur le mouvement des voyageurs d'une localité à la localité voisine, et tous les administrateurs des chemins de fer vous diront que le transport des voyageurs seuls est bien près d'être onéreux. Avant donc que d'entreprendre des voies nouvelles dans l'intérieur du pays, pour relier les principaux centres agricoles aux grandes artères, calculez sérieusement le trafic sur lequel vous pouvez compter et la somme annuelle que vous pourrez en retirer. Est-ce que Echallens, par exemple, peut sûrement alimenter un tronçon qui se reliait à la ligne d'Yverdon, ou à la ligne de la Broie? Est-ce que celle-ci même est assurée que ses localités importantes, Moudon, Payerne, Avenches pourront fournir un mouvement suffisant pour couvrir la dépense annuelle? Voilà autant de questions qui ne sont pas indiscrètes; car ce ne sont pas seulement des actionnaires qui sont intéressés à les faire, c'est le pays tout entier; quand vous aurez construit un chemin de fer qui ne pourra pas se suffire à lui-même, vous savez bien qu'il y aura assez de patriotisme dans le pays pour ne pas laisser fermer les gares et rouiller les locomotives; vous savez bien que le pays s'imposera de nouveaux sacrifices pour assurer l'exploitation d'une ligne dont l'abandon lèserait tant d'intérêts. Ne vaudrait-il pas mieux éviter de se jeter tête baissée dans une entreprise douteuse, au point de vue financier, j'entends, que d'exposer le pays à charger son avenir bien au-delà de ce qu'il aura la force de supporter.

Je reconnais que les localités qui n'ont pas de chemin de fer sont placées dans des conditions bien défavorables par rapport aux autres; mais il faut pourtant reconnaître que tout le pays ne peut pas être couvert de rails, j'entends de chemins de fer comme ceux de nos grandes lignes, avec locomotives, deux voies et grands travaux d'art. Le chemin de fer américain pourrait satisfaire déjà bien des besoins et permettrait de relier avantageusement plusieurs centres importants du Gros-de-Vaud à la ligne de l'Ouest. Si la vallée de la Broie ne peut pas se contenter d'un tel mode de locomotion, qu'elle ramène au moins son projet aux proportions les plus économiques, si elle veut pouvoir *nouer les deux bouts*.

Ce qui précède ne s'applique pas à la ligne de Jougne, qui doit peu compter sur le trafic local et beaucoup sur le trafic international. Il est évident que cette ligne n'a d'avenir qu'avec le passage du Simplon et que c'est comme acheminement à cette grande entreprise qu'il ne faut pas laisser échapper l'occasion qui se présente d'ouvrir les communications avec la France par le Jura vaudois. Il ne faut pas se dissimuler que la ligne de Jougne, prise seule, est une mauvaise affaire parmi les plus mauvaises; si elle n'a d'autre perspective que de partager avec les Verrières le mouvement commercial entre le canton de Vaud et la France, elle n'aura d'autre résultat que de faire d'une mauvaise entreprise deux entreprises pitoyables. C'est pourquoi nous ne comprenons pas très bien qu'une compagnie nationale ait le courage de se mettre à la tête d'un tronçon de chemin de fer qui relierait Jougne à Eclépens; si c'est une manœuvre pour obtenir le passage à Orbe, et qu'elle réussisse à doter cette ville d'une gare rapprochée, je ne demande pas mieux; mais l'affaire n'en sera pas moins un désastre financier, tant que ce tronçon ne sera pas partie intégrante d'une vaste entreprise, qui pourra compenser et au-delà les déficits que la ligne de Jougne partagera avec sa sœur des Verrières.

Un mot pour finir cette causerie, forcément sérieuse. Il s'agit encore de chemin de fer. On demandait l'autre jour ce que devenait le chemin de fer pneumatique. — « Le souffle lui a manqué, » répond mon ami F., qui ne manque pas d'esprit, en français, quoiqu'il en ait beaucoup en patois. S. C.

### Expédition du Gros-de-Vaud.

C'en est fait; la guerre est déclarée! Trois mille cinq cents des nôtres marchent au combat.

Les pommes de terre du Gros-de-Vaud sont dans la consternation!

Quoique prévue, la déclaration de guerre qui vient d'être lancée n'a pas laissé de produire une vive sensation dans le sein des diverses plantations de ces malheureux tubercules; ils comprennent que bientôt ils auront cessé d'élever leurs rames arrogantes, et qu'ils succomberont sous les efforts de nos valeureux soldats.

Le commandement en chef de l'armée, revaccinée à neuf, est confié à l'un de nos braves; les officiers, tous de premier choix, sont pris parmi les hommes vieillissés dans la pratique des cours de répétition. Le plan de

campagne a été élaboré dans le plus grand secret; Yverdon a été choisi comme base d'opération, et septembre désigné comme le mois le plus propice à l'entrée en campagne. Amollies par les chaleurs de l'été, surchargées d'embonpoint, c'est en effet le moment où les tardives sont le moins propres à se défendre contre un ennemi décidé. Le point de réunion de l'armée divisée en deux brigades est Payerne et Moudon, d'un côté, et Yverdon de l'autre, de manière à prendre à revers, par un mouvement concentrique, les champs plantureux du Jorat.

Nos soldats brûlent de marcher en avant. Animés d'un mâle enthousiasme, ils sont pleins d'ardeur, de confiance et d'entrain. Malheureusement, le ciel ne paraît pas propice aux évolutions de la guerre; il est à craindre qu'il n'y ait bon temps qu'à l'état-major. Guidée par une sollicitude digne d'être signalée, l'autorité militaire a soumis, dit-on, à des expériences répétées un fusil-parapluie à corbin, qui paraît décidément supérieur au fusil à aiguille; malheureusement, il aurait fallu un certain temps pour habituer la troupe à cette nouvelle arme, dont l'adoption entraînera quelques changements dans la tactique, dans la charge à la bayonnette, par exemple; on y a donc renoncé pour le présent. Provisoirement, on obviendra aux inconvénients de la saison en recouvrant chaque soldat d'un enduit imperméable qui le mettra ainsi à l'abri des moisissures. On regrette cependant le fusil-parapluie à corbin, car on fondait de grandes espérances sur ce nouveau perfectionnement apporté en vue des éventualités actuelles.

Nous recevons à l'instant la nouvelle que les troupes se massent dans leurs cantonnements; l'émoi est grand dans les villages de Thierrens, St-Cierges et Bioley-Magnoux.

Voici le texte de la proclamation adressée aux troupes:

« Soldats de l'armée du Gros-de-Vaud! Le pays tout entier a l'œil fixé sur vous. Si l'Europe ne vous regarde pas, c'est qu'elle a autre chose à faire. La campagne qui s'ouvre nous impose des devoirs; nous saurons les remplir. Il n'est qu'une chose à craindre: c'est que, dans le feu de l'action, vous ne laissiez la baguette dans le canon du fusil; tâchez que cela n'arrive pas. Un malheur est bientôt fait. La guerre sera courte: par ordre supérieur, elle doit durer huit jours. Huit jours nous suffiront pour orner de lauriers nouveaux nos glorieux étendards. — Soldats! vous ne vous laisserez point intimider par le nombre de vos ennemis! Est-ce qu'à Sempach, à Grandson, vos aïeux les comptaient? Vous les imitez; comme eux vous moissonnez la gloire, et, lorsque rentrés dans vos foyers, vous rappellerez nos exploits, chacun vous contemplant avec orgueil dira: il était au Gros-de-Vaud! »

Cet ordre du jour, empreint d'une sauvage énergie, se passe de commentaire. Il n'y a plus de doute possible, c'est une guerre d'extermination qui commence.

Si nous sommes bien informés, nos troupes auront à faire à des adversaires imprévus; un certain nombre de catharres et de rhumatismes, avec des coliques en serre-files, auraient passé la frontière et se seraient solidement établis dans les bas-fonds du Jorat. Il sera