

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 141 (2015)
Heft: 4: Lyon confluence

Rubrik: [Pas] mal d'archives

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: 29.03.2025

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

« SI L'ON SUIVAIT LES VOIES FERROVIAIRES, QUI AURAIT LE PIED MARIN ? »

Une chronique à partir des Archives de la construction moderne (ACM)

Ce vers de l'auteur-compositeur-interprète Alain Bashung tire parti de ce que le sens commun tient pour une évidence: le chemin de fer et la navigation appartiennent à des mondes différents, les locomotives et les bateaux ont partagé l'essor de la propulsion à vapeur, au-delà de quoi ils n'ont rien à voir. Et pourtant, l'histoire des techniques enseigne que l'humanité pense nécessairement les innovations avec des catégories et des critères hérités du passé. La photographie a été reçue avec des yeux habitués au dessin et à la peinture, l'usager du 20^e siècle a pensé l'informatique avec une mentalité de téléphoniste.

L'essor du chemin de fer au 19^e siècle n'a pas dérogé à la règle. Il suffit pour établir cela d'étudier les conditions de son développement, très différentes en Europe et en Amérique du Nord. Imaginé ici comme une diligence sur des voies, il s'apparente à un navire sur rails outre-Atlantique. L'historien Paul-Louis Pelet¹ décrit minutieusement l'histoire du canal d'Entreroches, segment essentiel d'une voie navigable du Rhône au Rhin et dont le déclin s'étire jusqu'à la veille de l'introduction en Suisse du chemin de fer, dans les années 1830 et 1840. L'innovation est pensée dans le contexte d'une culture technique dont le paradigme reste fluvial, si bien que les réflexions au sujet d'une liaison Yverdon-Morges, commandées à l'ingénieur William Fraisse et à Robert Stevenson jr. hésitent entre voie navigable et ligne de chemin de fer et recommandent en

tout cas pour cette option un tracé qui suivrait le thalweg et la voie d'eau. D'Yverdon en direction du nord, ils recommandent ce qu'ils nomment «chemin de fer flottant» et qui consiste au transfert du train sur une barge pour parcourir l'espace des lacs jurassiens.

Mais l'examen de la planche reproduite ci-dessous révèle surtout une très grande proximité de l'univers conceptuel ferroviaire avec celui des diligences. A son origine, le chemin de fer européen s'en tiendra assez longtemps au système du compartiment dont la source typologique est la voiture attelée. Il faudra que deux meurtres de voyageurs en 1860 et 1864 soulèvent l'indign