

**Zeitschrift:** Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande  
**Band:** 11 (1873)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Chemin de fer de Lausanne à Ouchy  
**Autor:** S.C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-182320>

### **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:** 15.03.2025

**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 :

Pour la Suisse : un an, 4 fr. ; six mois, 2 fr. ; trois mois, 1 fr.

Pour l'étranger : le port en sus.

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes; — au magasin Monnet, 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 7 Juin 1873.

### Chemin de fer de Lausanne à Ouchy

La communication par chemin de fer entre Lausanne et Ouchy va recevoir sa solution.

Le comité d'initiative du chemin de fer pneumatique, après une étude que beaucoup de personnes ont trouvée bien longue, mais qui n'en a été que plus sérieuse et plus approfondie, vient d'arrêter son projet définitif qui a reçu la sanction du Grand Conseil et celle des autorités communales de Lausanne.

Le problème à résoudre consistait à établir une communication facile entre Ouchy, la gare de la Razude et une gare de ville à créer dans la vallée du Flon, à l'occident du Grand Pont.

Le projet primitif consistait dans l'établissement d'un chemin de fer pneumatique reliant ces trois points. Mais l'étude détaillée de la question montre qu'il n'était pas possible de se contenter d'un chemin de fer unique.

En effet, le mouvement incessant de voyageurs ou promeneurs qui se produit entre Ouchy et Lausanne exige des trains fréquents et légers, tandis que le service entre la gare-Razude et la gare-ville, destiné surtout aux marchandises, demande des trains plus lourds qui ne soient pas assujettis aux exigences du premier.

Il est résulté de là que le Comité d'initiative a été conduit à adopter un double système de chemins de fer :

1° Un chemin de fer, du système pneumatique, entre la ville et la gare.

2° Un chemin de fer du système funiculaire (chemin de fer à cordage, comme celui de la Croix-Rousse, à Lyon), entre la ville, la gare et Ouchy.

Le tracé est représenté par une ligne absolument, mathématiquement droite, allant de la vallée du Flon à la gare-Razude et à Ouchy. Pas un coude, pas une courbe, mais la ligne droite dans toute sa merveilleuse simplicité.

De la vallée du Flon à la gare, un tunnel reçoit à la fois le chemin de fer pneumatique et la première section du chemin de fer funiculaire. De la gare à Ouchy, le chemin de fer est établi à ciel ouvert.

La vallée du Flon est comblée à la hauteur de la galerie du Grand-Pont. Celui-ci sera donc ramené à

un étage d'arcades du côté occidental. De grandes voies d'accès partiront de la gare pour aboutir :

- 1° En Montbenon;
- 2° En Saint-François;
- 3° A la rue Haldimand;
- 4° En Chauderon.

Il en résultera pour Lausanne un développement inespéré de ses voies de communication, l'assainissement de la ville par le voûtage du Flon sur une grande étendue le long des côtes de Montbenon, et, pour le commerce et le public, l'immense avantage de posséder au centre même de la ville, au niveau de la rue Centrale, une gare en relation directe avec le réseau de la Suisse occidentale.

Nous souhaitons la prompte réalisation d'une entreprise destinée à compenser les désavantages matériels qui résultent pour Lausanne de sa position exceptionnelle sur le flanc d'un coteau, au milieu de collines et de ravins, à demi-heure de son port et à dix minutes de sa gare.

N'oublions pas d'ajouter que cette entreprise qui doit nous doter d'un chemin de fer entre Lausanne, la gare et Ouchy, doit nous procurer en même temps une force motrice à distribuer dans de nombreux ateliers.

Le Flon n'est pas un cours d'eau industriel, défaut qu'il ne rachète pas même par ses qualités artistiques. Il est donc heureux pour notre industrie que nous voyions arriver à Lausanne des eaux abondantes, distribuables à domicile sous une forte pression et qui pourront mettre en action ces petits moteurs hydrauliques qui ont supporté victorieusement l'épreuve de la pratique et que nous devons à notre compatriote Schmidt, de Zurich.

Nous devons remercier les hommes dévoués qui ont conduit à travers bien des péripéties une œuvre aussi importante, sans se laisser rebuter par les difficultés ou des succès momentanés. Ils ont fait une œuvre patriotique; espérons qu'ils auront fait en même temps une bonne affaire. S. C.

### Locutions proverbiales.

Un grand nombre de locutions proverbiales, de dictons populaires et de phrases toutes faites, ont pris place dans notre langue et tombent chaque jour sous les yeux du lecteur ou assaisonnent la conversation. Et cependant un grand nombre de ceux qui les emploient seraient certainement fort