Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 13

Wettbewerbe

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: 09.12.2025

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

qu'elle réalise dans certains cas une économie de vapeur pouvant atteindre 28 % par rapport à la pulvérisation à la vapeur elle ne s'est pas répandue et M. Scoumanne n'en connaît pas d'exemple.

Voie de raccordement entre la gare de Renens et la future gare aux marchandises de la vallée du Flon[1].

En approuvant, le 21 juin 1906, le projet d'extension générale de la gare de Lausanne, le Département féréral des chemins de fer nous demanda d'entreprendre l'étude d'une gare aux marchandises dans la vallée du Flon, pour être construite lorsque les installations de la gare de Lausanne (Razude) deviendraient insuffisantes.

Cette étude faite, un plan sommaire a été établi en vue de déterminer l'emprise de la gare et de sa voie de raccordement à Renens. Nous vous l'avons présenté, avec une demande de crédit, le 14 décembre 1909, et vous avez approuvé nos propositions le 21 février 1910. A la suite de cette décision, nous avons passé à l'acquisition des terrains nécessaires.

De leur côté, l'Etat de Vaud et la commune de Lausanne, se basant sur le rapide accroissement du trafic de la gare de la Razude qui, de 1906 à 1911 passait de 293,600 à 376,800 tonnes, envisagèrent la construction de la nouvelle gare du Flon comme prochaine et mirent en chantier d'importants travaux de voirie destinés à relier à la ville l'emplacement définitivement fixé pour la nouvelle gare.

C'est ainsi que la route cantonale nº 151 de Lausanne via Cossonay à Mouthe, dont le tracé entrait dans l'emprise à partir de Prélaz, fut déviée ensuite d'entente avec l'Etat de Vaud. Dans le même but, la ville de Lausanne améliora le tracé et doubla la largeur de la chaussée de la partie de cette route comprise entre Prélaz et la place Chauderon. Elle créa, en outre, une nouvelle avenue — la rue de Genève — de 18 mètres de largeur, avec trottoirs, partant de l'esplanade du Flon et rejoignant la route cantonale nº 151 en passant au droit de la cour de la future gare.

La commune acquit au surplus dans le quartier de la Violette environ 200,000 m² de terrains en vue de les affecter au commerce et à l'industrie, et elle amorça des travaux de terrassements pour les aménager en plates-formes régulières.

Les capitaux qu'elle investit dans ces diverses opérations s'élèvent à fr. 3,500,000.

Sur ces entrefaites survint la crise mondiale, qui occasionna une baisse considérable du trafic des marchandises de la gare de Lausanne. Le mouvement qui avait atteint, comme nous l'avons vu, 376,800 tonnes en 1911, s'abaissa progressivement jusqu'à 206,000 tonnes en 1915, pour se relever légèrement ensuite à 210,000 tonnes en 1916, 212,000 en 1917 et 223,000 en 1918.

Dans cette nouvelle situation, nous pouvions continuer à assurer un service convenable à la Razude et renvoyer à des temps meilleurs la construction de la gare du Flon. Mais notre détermination à ce sujet menaçait de rendre improductifs pour longtemps les importants sacrifices faits par la commune de Lausanne. Aussi cette dernière, saisie d'autre part de différentes offres d'industriels désireux de s'établir dans la vallée du Flon à condition d'avoir un accès direct à la voie ferrée, demanda instamment aux C. F. F. de passer, sinon à l'établissement de la gare du Flon du moins à la construction dans le plus bref délai possible de la voie de raccordement de cette future gare à celle de Renens.

Pour compenser les frais d'avance d'argent que nous occasionnerait cette construction anticipée, la commune offrit de nous verser une participation à forfait de fr. 500,000 aux conditions prévues dans la convention du 7 février 1920.

En raison de cette offre de la commune de Lausanne nous estimons qu'il y a lieu de satisfaire au désir de celle-ci et d'établir la voie demandée le plus tôt possible.

Cette voie d'accès part de la voie nº 19 de Renens et aboutit à la Pierrière, à l'origine du palier de la future gare du Flon. Sa longueur est de 1293 mètres.

La différence de hauteur à racheter nécessite une pente générale de $23,_1$ ‰.

Le rayon minimum des courbes est de 300 m.

Les terrassements et les ouvrages d'art sont prévus pour la voie unique et comprennent, en particulier, la traversée du ravin de Gallicien et de la nouvelle route cantonale nº 1 de Lausanne à Genève, au moyen d'un viaduc en maçonnerie de 150 mètres de longueur.

La ligne des tramways lausannois passe encore actuellement sur les anciennes routes cantonales nos 1 et 151. Notre nouvelle voie d'accès la coupe au km. $0,_{500}$ et $1,_{300}$. Les tramways devront donc reporter leur ligne sur les nouvelles routes. Il a été entendu avec l'Etat de Vaud que ce déplacement se fera entièrement aux frais de la compagnie des tramways.

Le devis général du projet s'élève à fr. 1,300,000 non compris la valeur des terrains, qui sont déjà en notre possession.

[1] Rapport de la Direction générale au Conseil d'administration des C. F. F. (16 avril 1920).

Concours international de projets pour l'utilisation des forces motrices du Walchensee, en Bavière.

Nous avons publié, dans notre numéro du 25 octobre 1919, un article de M. J. Michaud sur les résultats de ce concours dont 2 des 6 prix décernés furent attribués à des auteurs de nationalité suisse, savoir: le 2e prix aux Sociétés *Motor* et Brown-Boveri, à Baden, pour le projet qu'elles présentèrent en commun et un des trois quatrièmes prix à un projet élaboré par MM. Kürsteiner, de Saint-Gall et Narutowicz, de Zurich, avec la collaboration des maisons Escher-Wyss, à Zurich, de Roll, à Soleure et des ateliers d'Œrlikon.

Trois membres du jury ont, à la demande des lauréats, exposé le but, l'économie et les résultats du concours dans un magnifique ouvrage grand in-quarto, illustré de reproductions des principales planches des projets primés, redessinées spécialement en vue de la réduction au format de la publication, ce qui leur confère une lisibilité excellente malgré les détails dont elles fourmillent. La reproduction de chaque projet est commentée par une notice qui complète fort heureusement la partie du volume consacrée à l'analyse plutôt schématique et à la comparaison des solutions proposées.

Cet ouvrage, dont nous devons un exemplaire à la gracieuseté de la Société *Motor*, à Baden, a été édité en 1916 par la maison *R. Oldenbourg*, à Berlin et Munich, mais l'exportation d'Allemagne n'en a été possible que récemment.

Les usines hydro-électriques de haute chute.

M. *D. Eydoux*, l'éminent ingénieur principal de la Compagnie des Chemins de fer du Midi français, a donné récemment une intéressante conférence à la Société des Ingénieurs