

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **33 (1907)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef : P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'École d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction : D^r H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Les tramways lausannois* (Notes complémentaires), par M. E. Barraud, ingénieur. — **Divers** : Tunnel du Ricken. — Tunnel du Lötschberg. — Trafic du Simplon. — *Sociétés* : Société suisse des ingénieurs et architectes : Principes à suivre dans les concours d'architecture, projet du Comité central. — Circulaire du Comité central aux sections de la Société suisse des ingénieurs et architectes. — Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes : Séances des 8 et 22 mars 1907. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : Assemblée générale du 23 mars 1907. — *Bibliographie* : La construction des machines électriques, par J. Dalemont. — Accidents et défauts des machines électriques, par J. Schmutz. — Lausanne : Elargissement sur la place St-François. — *Concours* : Concours d'idées pour la construction d'un hôtel aux abords de la gare de Vevey. — Association amicale des anciens élèves de l'École d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Offre d'emploi.

Les tramways lausannois.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Par M. E. BARRAUD, ingénieur-directeur des tramways.

La notice de M. Wohnlich sur les tramways lausannois, dont la publication dans le *Bulletin* a été fort retardée par diverses circonstances¹, se rapporte à l'état du réseau à la fin de l'année 1905. Mais dès lors de nouvelles expériences ont été faites ; quelques changements ont été apportés aux installations et le réseau s'est agrandi de nouvelles lignes. Quelques notes complémentaires ne paraîtront pas inutiles pour indiquer la situation actuelle des tramways lausannois.

Pour plus de clarté, nous suivrons le cadre de la notice de M. Wohnlich, nous bornant à donner succinctement, dans chaque chapitre, les adjonctions ou les modifications intéressantes.

I. DESCRIPTION DU RÉSEAU

Tracé des lignes. Longueurs. Courbes et profils.

Il faut ajouter au tableau donné des lignes du réseau les extensions suivantes :

1^o *Gare centrale-Montbenon-Chauderon* par l'avenue Louis Ruchonnet, ligne entièrement à double voie et longue de 1002 m. Elle a été commencée le 3 avril 1906 et a été ouverte à l'exploitation le 20 mai suivant.

2^o *Tunnel-Le Mont-Cugy-Montherond*, dont le dernier tronçon de Cugy-Montherond ne sera cependant terminé qu'en été 1907. Cette ligne, d'une longueur de 9 km. 385 est à simple voie, avec trois évitements d'environ 200 m. de longueur totale, dont l'un, celui de Cugy, est seul définitivement en place. Des voies d'évitement et de garage d'une longueur de 120 m. sont en outre installées sur la place du Tunnel, pour permettre le stationnement des voitures de remorque et de doublure ainsi que l'organisation d'un service de marchandises.

Les travaux ont été commencés le 20 mai 1906. L'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 28 juillet pour le premier tronçon, allant du Tunnel au Mont et le 3 octobre 1906 pour

le second tronçon, jusqu'à Cugy ; les travaux ont ensuite été suspendus pour l'hiver.

Nous devons encore mentionner que, pour faciliter le service direct des marchandises organisé entre la Compagnie du Lausanne-Echallens à la gare de Chauderon et la gare de Renens des Chemins de fer fédéraux, en transit par les tramways lausannois, il a été établi sur la plateforme de la gare de Chauderon une voie de garage et des aiguilles de raccordement.

La longueur totale des lignes exploitées par les tramways lausannois en été 1907 sera ainsi de 33 km. 674 dont 6890 m. en double voie, évitements compris, mais sans les voies de garages du Tunnel, de Renens et de Chauderon.

Les deux lignes dont nous venons de parler n'ont pas de courbes d'un rayon inférieur à 60 m. pour celle de Montherond et à 40 m. pour celle de l'avenue Ruchonnet, cette dernière étant presque entièrement constituée par deux longs alignements. Les raccordements de ces lignes avec l'ancien réseau en Chauderon et au Tunnel comportent toutefois des rayons de 28 m. et de 25 m.

Au point de vue du profil en long, la ligne de Montherond s'élève d'abord de 190 m. entre la place du Tunnel (altitude 514^m,70) et Le Mont (altitude 704^m,70) sur une distance de 4280 m. ; la rampe moyenne de cette partie est donc de 4,4 ‰, la rampe maximale y étant de 5,9 ‰. Du Mont à Montherond (altitude 714^m,50) la différence d'altitude n'est que de 10 m. ; mais les ondulations du profil donnent à ce parcours, qui est long de 5105 m., une pente moyenne de 1,1 ‰, la rampe maximale y étant de 4,7 ‰.

Le tableau général des dénivellations et déclivités serait ainsi complété :

	Dénivel- lations	Lon- gueurs	Pentes moyenn. ‰	Pentes maxim. ‰
Gare centrale-Chauderon.	45 ^m ,57	1002 m.	4,5	6,5
Tunnel-Montherond . . .	199 ^m ,80	9385 »	2,6	5,9

Infra et superstructure. Renouvellements. Améliorations.

Sauf sur le pont Montbenon-Chauderon, où la voie est posée directement sur le platelage en béton armé, le type

¹ Difficultés pour la mise au point des clichés. (Note de la Rédaction.)