

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 33 (1907)  
**Heft:** 5

## **Wettbewerbe**

### **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:** 30.03.2025

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

60 kilomètres à l'heure. Le gain pour  $3\frac{1}{2}$  kilomètres de raccourci est de 4 minutes et pour l'arrêt et le rebroussement à Renens avec changement de machines de 5 à 6 minutes. Le gain total serait au maximum de 10 minutes en faveur du raccourci.

Dans le second cas on peut comparer le système actuel du rebroussement par Lausanne avec une des combinaisons de correspondance, à Bussigny par exemple. Le ralentissement à l'arrêt et la remise en pleine vitesse au départ peuvent être comptés à 4 minutes au total; la manœuvre des voitures directes et les transbordements de bagages et de colis postaux exigent 10 minutes à Lausanne et exigeraient 5 minutes à Bussigny si l'on y faisait des installations convenables. Au raccourci de  $3\frac{1}{2}$  kilomètres il faut ajouter le double parcours Renens-Lausanne, soit 9 kilomètres. Total  $12\frac{1}{2}$ , soit 13 kilomètres à la vitesse de 60 kilomètres à l'heure. Cela donne 13 minutes de gain. Les voyageurs de et pour Genève gagneraient ces 13 minutes et les 5 minutes de différence de stationnement à Bussigny par rapport à celui de Lausanne, le reste se compensant; le gain total serait donc de 18 minutes. Les voyageurs de et pour Lausanne et les au delà par contre, outre les inconvénients à subir, perdraient en tout les 9 minutes que durerait l'arrêt à Bussigny.

7. Quel gain d'argent procurerait le raccourci de  $3\frac{1}{2}$  kilomètres de Morges à Bussigny? Il n'y en aurait absolument aucun; car déjà maintenant tous les tarifs de voyageurs, bagages et marchandises sans exception sont calculés par le raccourci de Morges à Bussigny, en ce qui concerne le trafic de et pour Genève par le pied du Jura. Cela résulte de la concession primitive accordée à la Compagnie qui a construit la ligne Yverdon-Morges devant relier, comme on l'a dit plus haut, les lacs de Neuchâtel et du Léman. Cette clause de la concession primitive a été maintenue lors des transferts successifs de la concession jusqu'au Jura-Simplon et la Confédération a admis le même mode de calcul pour tous les tarifs actuels des Chemins de fer fédéraux.

En résumé :

Pour le trafic actuel des *marchandises* le raccourci Morges-Bussigny n'offre pas d'avantages; il y a intérêt, au contraire, à continuer d'utiliser les installations du triage de Renens, le rebroussement ne présentant aucun inconvénient.

Le trafic actuel des *voyageurs, bagages et poste* de la ligne de Genève à Yverdon-Neuchâtel-Bienne et Olten et les au delà n'est pas suffisant pour être transporté par des trains *nouveaux* qui lui seraient spécialisés et en nombre au moins égal à celui des trains directs actuels, seule solution ne lésant personne. Même le serait-il que ces trains dédoublés, excluant le trafic de et pour Lausanne et les au delà, ne gagneraient que 10 minutes en passant par le raccourci à reconstruire de Bussigny sur Morges au lieu d'aller rebrousser à Renens.

En faisant passer les trains *actuels* par le raccourci et en opérant à Bussigny ou à Morges le triage du trafic de et pour Genève de celui de et pour Lausanne et les au delà

on crée une source d'erreur et de confusion et on prêterait les voyageurs de et pour Lausanne et les au delà vers Vevey, Montreux et le Simplon, non seulement comme durée de parcours mais surtout pour les avantages des voitures directes étrangères et pour ne procurer en définitive qu'un gain minime (18 minutes) aux voyageurs de et pour Genève.

## Divers.

### CONCOURS

#### Etude d'un bâtiment pour grande salle et aménagement de la place de la Riponne, à Lausanne<sup>1</sup>.

II<sup>e</sup> projet retenu pour le concours au 2<sup>e</sup> degré : Projet « L. et Chémère » de M. Epitoux, architecte, à Lausanne.

V<sup>e</sup> projet retenu pour le concours au 2<sup>e</sup> degré : Projet « Oh hé ! la Midinette » de M. Stetler, architecte, à Berne.

Nous reproduisons à la page 58 les planches caractéristiques de ces projets.

### Les toits et la neige.

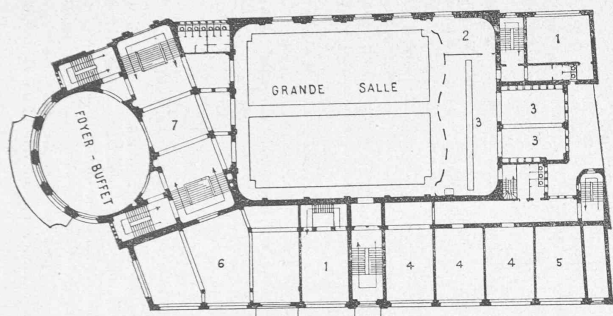
M. S. de Perrot, ingénieur, a présenté à la « Société des sciences naturelles » de Neuchâtel les résultats de ses recherches sur le poids de la neige accumulée sur les toits dans le Vorarlberg. Le poids moyen du mètre cube de neige serait de 600 kg., ce qui donnerait, pour les épaisseurs constatées par M. de Perrot, une pression de 360 à 480 kg. par m<sup>2</sup> de projection horizontale du toit. Ces chiffres sont donc bien supérieurs à celui de 80 kg. par m<sup>2</sup> admis généralement comme charge normale dans les calculs des toits.

### Nouvelles concessions de chemins de fer.

*Chemin de fer de Sierre à Zermatt par Zinal et funiculaire de Vissoye à St-Luc.* — Les diverses concessions accordées pour un chemin de fer électrique à voie étroite de Sierre à Zinal, pour un funiculaire de Vissoye à St-Luc et pour un chemin de fer électrique de Zinal à Zermatt étant périmées, elles ont été, pour leur renouvellement, réunies en une seule nouvelle concession. La ligne Sierre-Zermatt sera construite à la voie d'un mètre à traction électrique et la section Vissoye-St-Luc comme funiculaire. Sur la section Zinal-Zermatt l'exploitation pourra être limitée à la période allant du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre.

Il n'y aura qu'une classe de voitures et les taxes de transport des voyageurs seront au maximum les suivantes : I. Ligne Sierre-Zinal : tronçon de plaine 10 centimes, tronçon de montagne 20 centimes par kilomètre. II. Ligne Zinal-Zermatt Fr. 4.— par kilomètre. III. Funiculaire Vissoye-St-Luc Fr. 1.50 à la montée et Fr. 1.— à la descente. Les taxes pour 100 kilogrammes de bagages seront à peu près les mêmes que celles pour le transport d'un voyageur. Les marchandises seront admises au transport sauf entre Zinal et Zermatt et les taxes maxima seront pour la classe la plus élevée de 5 centimes en plaine et 10 centimes en montagne et pour la classe la plus basse de 3 centimes en plaine et de 6 centimes en montagne par kilomètre et par 100 kg.

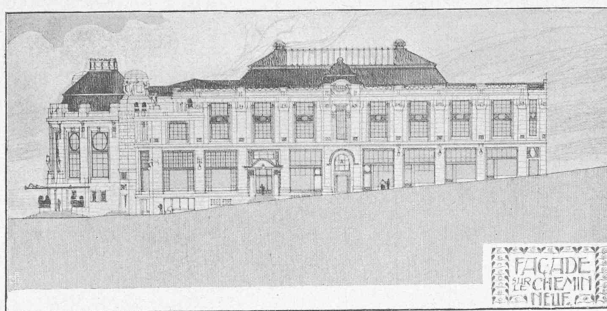
<sup>1</sup> Voir N° du 25 décembre 1906, page 289.



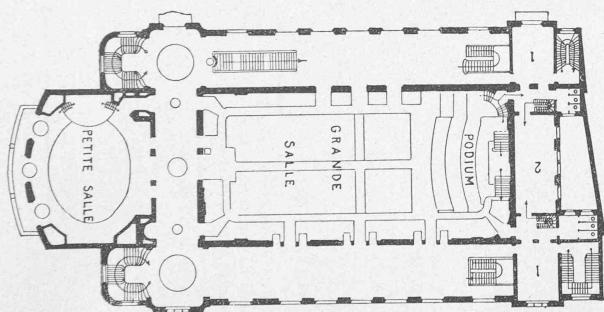
1. Plan du rez-de-chaussée.

LÉGENDE : 1 = Magasin de l'entresol. — 2 = Réduit. — 3 = Office pour le service des banquets.  
— 4 = Bureaux locatifs ou magasins de l'entresol. — 5 = Partie supérieure du magasin. — 6 = Grand  
café restaurant. — 7 = Promenoir.

IV<sup>e</sup> projet : « L et Chimère », de M. Epitoux, architecte, à Lausanne.



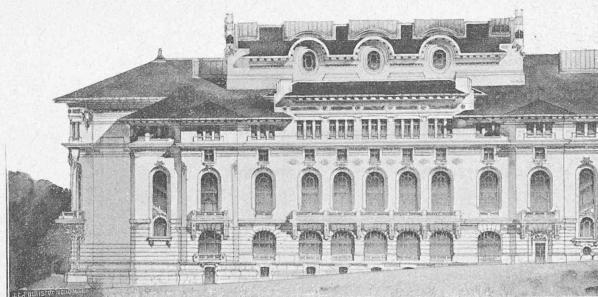
2. Façade sur le Chemin-Neuf.



1. Plan du rez-de-chaussée.

LÉGENDE : 1 = Solistes. — 2 = Foyer des musiciens.

V<sup>e</sup> projet : « Oh hé ! la Midinette », de M. Guillaume Stetler, architecte, à Berne.



2. Façade sur le Chemin-Neuf.

ÉTUDE D'UN BATIMENT POUR GRANDE SALLE ET AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA RIPONNE, A LAUSANNE