

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 17

Artikel: Nyon-Cuarnens-Vallorbe et Allaman-Grancy-Vallorbe
Autor: Paris-Weitzel, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30146>

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>

Diamètre des fusées de l'essieu moteur . . .	215 mm.
» » » des essieux couplés . . .	215 »
Longueur des fusées de l'essieu moteur . . .	220 »
» » » des essieux couplés . . .	220 »
Diamètre des fusées de l'essieu porteur avant . . .	160 »
» » » des essieux porteurs arrière . . .	160 »
Longueur des fusées de l'essieu porteur avant . . .	260 »
» » » des essieux porteurs arrière . . .	260 »
Surface de chauffe extérieure : foyer . . .	12,74 m ²
» » » tubes . . .	154,10 »
» » » tubes du sur-chauffeur . . .	42,40 »
Surface de chauffe totale . . .	209,24 m ²
Surface de grille . . .	3,00 m ²
Diamètre moyen de la chaudière . . .	1600 mm.
Épaisseur des tôles du corps cylindrique . . .	16 »
Timbre de la chaudière . . .	12 atm.
Tubes (dont 21 tubes à fumée) . . .	164
Longueur entre les plaques tubulaires . . .	4500 mm.
Poids à vide . . .	69,33 tonn.
Poids en service . . .	87,89 »
Poids adhérent . . .	52,80 »
Approvisionnement d'eau dans la chaudière (150 mm. au-dessus du ciel du foyer) . . .	6,10 m ³
Combustible . . .	2,50 tonn.
Eau dans les réservoirs . . .	8,80 m ³
Vitesse maximum à l'heure . . .	90 km.

La distribution est du système Heusinger.

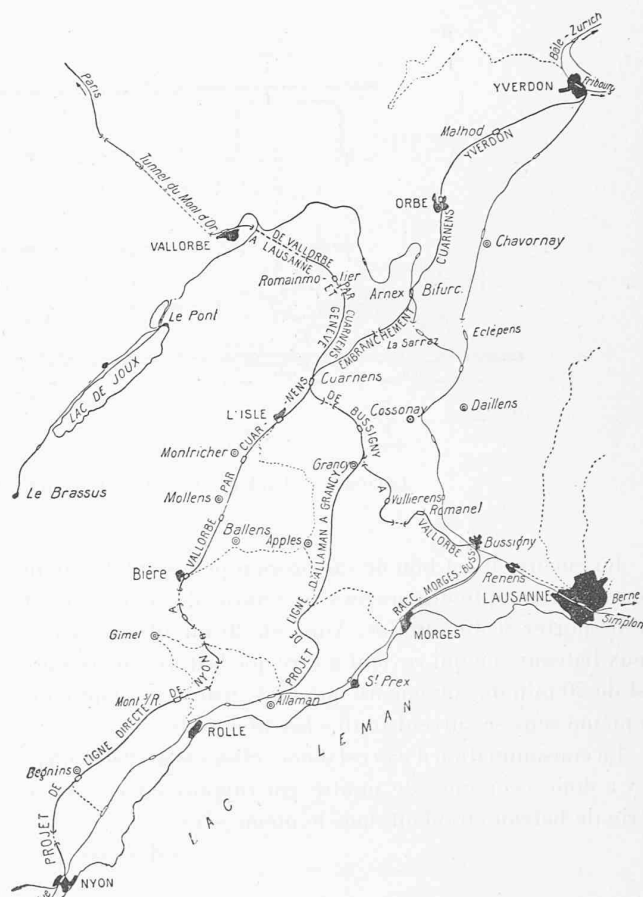
Bo.

Nyon-Cuarnens-Vallorbe et Allaman-Grancy-Vallorbe.

L'article bien instructif de M. F. Reverdin, ingénieur, à Genève, paru dans le numéro du 25 juillet du *Bulletin*, établit la situation favorisée que le rapport de la Commission ministérielle française a faite récemment au Projet de la Faucille, la meilleure voie ferrée possible de Genève et la Savoie sur Paris. Si ce n'était la grosse question d'argent, ce projet aurait des chances prochaines d'exécution. Toutefois notre voisin risque de trouver le temps long et désire jouir désormais des avantages que le Tunnel du Mont d'Or va assurer à Lausanne; ceci en attendant mieux. Elle tend ainsi à admettre les arguments récents de la presse vaudoise qui lui a toujours indiqué Vallorbe comme la solution la plus prochaine.

M. Reverdin entrevoit deux possibilités: le projet de ligne de Nyon par Cuarnens à Vallorbe, avec embranchement sur Yverdon, projet actuellement à l'enquête et sur lequel un rapport d'expertise est déposé au Conseil d'Etat, et un raccourci reliant, entre Allaman et Grancy, la ligne du lac au projet de voie ferrée Bussigny-Cuarnens-Vallorbe, étudié par M. Perey, ingénieur aux C. F. F.

Ces deux projets sont à peu près équivalents au point



de vue des distances de Genève à Vallorbe, avec l'avantage pour la ligne Nyon-Vallorbe, plus courte de 3 ou 4 kilomètres que celle par Allaman-Grancy. Comme toutes les deux se raccordent à la ligne projetée Vallorbe-Lausanne par Cuarnens-Grancy, elles intéressent au même titre la ville de Lausanne. Mais les deux tracés diffèrent beaucoup au point de vue de l'intérêt régional vaudois.

Comme notre carte le montre, la ligne par Allaman-Grancy a le caractère d'un simple raccourci, destiné au seul transit. Elle court parallèlement au Régional Bière-Apples-Morges depuis Yens jusqu'à Pampigny, soit pendant 7 kilomètres sur 18 km. de longueur totale. La principale divergence est que les voyageurs seraient amenés à Allaman au lieu de l'être à Morges, ce qui n'est pas un avantage. De plus l'aire limitée entre le raccourci projeté, la ligne du lac et la voie future Bussigny-Vallorbe est de 64 km², ce qui donne une distance moyenne de 3 km. 75 entre la voie Allaman-Grancy et les voies Allaman-Morges-Renens et Renens-Bussigny-Grancy. Par contre, la distance jusqu'au pied du Jura est de 8 km. environ.

La ligne projetée Nyon-Bière-Cuarnens est au contraire autant une ligne d'intérêt local qu'une voie de grand transit. Si elle court parallèlement à la voie du lac de Nyon à Rolle, c'est pour gagner de la hauteur. A partir de Bougy, elle pointe vers le pied du Jura, qu'elle dessert de Gimel par Bière et Montricher à L'Isle, en établissant la liaison entre les têtes des lignes secondaires juras-

siennes, principalement à Bière et à L'Isle où les gares sont communes. La voie se tient à la distance moyenne de 3 km. environ du pied du Jura. L'aire inscrite entre cette ligne de 36 km. et les voies C. F. F. existantes ou prévues de Nyon à Renens et de Bussigny à Cuarnens, est de 194 km², avec une distance moyenne de 5 km. 35, d'un pays beaucoup plus accidenté et plus déclive que le précédent. La ligne nouvelle, sensiblement plus distante des C. F. F., leur ferait une concurrence directe bien moindre. Elle desservirait de ce fait, dans la haute Venoge, des localités importantes, que de profondes vallées séparent et éloignent des voies normales actuelles bien plus que ne le sont les villages de Yens, d'Apples et de Grancy.

Cette voie ferrée a du reste été prévue dès l'origine du réseau ferroviaire vaudois. Seulement, la ligne gagnait alors Prévondavaux par une forte rampe, tandis que maintenant elle contourne le Signal de Bougy pour passer ensuite en tunnel sous la plaine de Bière. La ligne à voie étroite se fera évidemment un jour ou l'autre par Prévondavaux et assurera la liaison du réseau Nyon-Arzier-Les Rousses à celui qui finit à Gimel. Le tunnel sous la plaine de Bière et le viaduc qui franchira le Toleure sont alors tout indiqués pour donner aussi passage à un raccordement Gimel-Bière, en forme de chemin de fer routier. Ce sera un nouveau pas vers le jonctionnement des chemins de fer secondaires vaudois, auquel on travaille patiemment d'autre part.

M. Reverdin relève le fait que la ligne Nyon-Cuarnens-Vallorbe redescend depuis Ballens. Ceci est une simple conséquence du traitement en voie de grand transit de l'embranchement de Cuarnens à Yverdon. Si cette descente a lieu, c'est que Genève a un intérêt suffisant à voir cet embranchement se construire à pente réduite à 15 ‰. La contre-pente disparaîtrait si cette pente était admise sans inconvénient à 20 ‰ sur Yverdon, comme elle l'est entre Daillens et Vallorbe, sur la ligne du Simplon. Dans ces conditions, le tracé presque rectiligne de Bière à Moiry serait de niveau sur 15 km., et constituerait un tronçon de voie de tout premier ordre.

La seconde moitié de la ligne, celle allant de Cuarnens à Vallorbe, est commune à la ligne prévue de Vallorbe par Bussigny à Lausanne. Comme le dit M. Reverdin, elle devrait être traitée à double voie dès la construction de la ligne sur Bussigny. Nous remarquons seulement que le projet Nyon-Vallorbe améliore sensiblement ce tronçon commun, puisqu'il le fait aboutir en gare même de Vallorbe, évitant ainsi les mauvais terrains du Day. Cette amélioration est toute à l'avantage de Lausanne, à qui le projet assure une légère économie de distance, accentuée par l'amélioration du tracé.

Cette question de terrains nous amène à l'observation de M. Reverdin relative aux terrains de Bougy. La ligne projetée n'est pas intéressée par les récents éboulements de Bougy-Villars. Elle a déjà le pied sur le rocher à cette place. Quant aux anciens éboulements du « Paradis des Chevaux », à Mont-Dessus, ils sont arrêtés depuis des

années, et les précautions nécessaires à la stabilité de la ligne sont prévues largement au devis.

A. PARIS-WEITZEL, ing. civil.

CHRONIQUE

Les actions de travail.

Dans le but de prévenir les conflits, toujours plus fréquents, entre le Capital et le Travail et de stimuler le zèle des ouvriers, on a imaginé divers moyens pour intéresser les travailleurs à la prospérité des entreprises auxquelles ils louent leurs services. Certains employeurs ont même ouvert à leur personnel l'accession à la propriété de l'entreprise et les ouvriers sont devenus de véritables associés du patron.

Nous ne rechercherons pas si ces tentatives ont eu le succès que leurs auteurs escomptaient, mais nous retiendrons que le Gouvernement français a entendu en généraliser le principe au moyen d'une loi sur les « actions de travail » dont la Chambre vient d'être saisie. Avant d'examiner ce projet de loi, d'une importance capitale pour l'industrie française, envisageons, dans sa généralité, l'organisation de la participation aux bénéfices.

« La participation aux bénéfices est un mode de contrat de louage de travail, en vertu duquel la rémunération de l'employé, au lieu de consister uniquement, comme dans le salariat ordinaire, en une somme déterminée d'avance, à la journée ou à la tâche, se compose de deux parties : un salaire ordinaire fixé d'avance et payé d'abord aux époques convenues et, en outre, une part éventuelle dans les bénéfices attribuée ensuite au salarié, s'il y a lieu, après la balance des comptes de l'exercice financier. » Cette participation revêt les modalités les plus diverses : elle peut être à *quantum déterminé* à l'avance, par exemple, tant pour cent des bénéfices nets ou à *quantum indéterminé*, le patron se réservant de fixer à sa convenance, chaque année, la somme à distribuer à son personnel. Les parts de bénéfices sont tantôt payées au comptant à l'ouvrier, tantôt capitalisées pour lui être servies après accomplissement de certaines conditions, soit sous forme de capital, soit sous forme d'une rente viagère, enfin, dans certains cas, ces parts sont converties en actions qui confèrent au salarié une certaine fraction de la propriété de l'entreprise, c'est le système de la « copartnership » en vigueur dans les compagnies de gaz anglaises : nous analysons l'application qui en a été faite à la South Metropolitan Gas Company. Cette compagnie est investie d'un monopole avec prix de vente maximum fixé par la Ville. Si ce prix de vente est dépassé, la compagnie est tenue de restituer le supplément de bénéfices qui en résulte. Afin d'intéresser les actionnaires à la réalisation de toutes les économies et de tous les perfectionnements possibles, et afin de stimuler le zèle des ouvriers, il a été décidé que le dividende servi au capital et le boni attribué au travail varieraient en raison inverse du prix de vente du gaz. Donc dividende et boni diminueront à mesure que le prix de vente du gaz augmentera : c'est le principe de « l'échelle mobile » dont voici l'application pour l'année 1901 :