

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 94 (1968)
Heft: 25

Sonstiges

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>

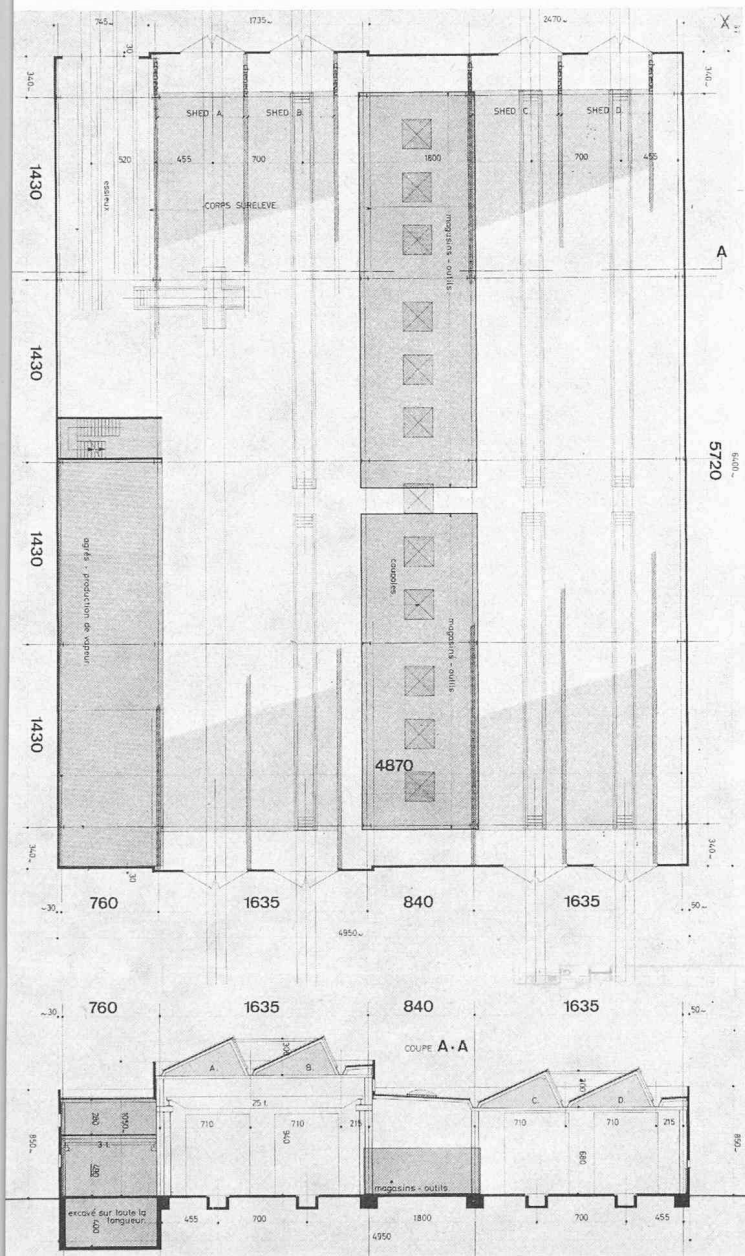


Fig. 32. — Atelier de réparation des wagons, plan et coupe.

de la gare de triage qui est relié à un tunnel à câbles longeant tout le bâtiment et son annexe.

Un atelier de réparation des wagons, apte à traiter annuellement de façon rapide et rationnelle quelque 15 000 wagons ayant subi de légères avaries, doit être mis à la disposition de la gare. Nous avons projeté un bâtiment comprenant une halle de réparation de 64×42 m, ainsi qu'une annexe sur trois niveaux de

$62 \times 7,60$ m. L'atelier sera éclairé essentiellement par les sheds de la toiture (fig. 32). Quatre voies avec fosses de réparation traverseront la halle sur toute sa longueur. Deux d'entre elles seront balayées par un pont roulant de 25 tonnes permettant le levage de wagons chargés, pour réparation ou rectification de chargement. Une de ces voies sera pourvue d'une fosse spéciale, munie d'un dispositif pour les réparations et les échanges d'essieux. Les deux autres voies sont prévues pour des réparations rapides, à la chaîne, telles que remplacement de tampons, ressorts, planches, organes de freins, attelage, etc.

Les bureaux du personnel surveillant, les machines-outils et à bois, les magasins des pièces les plus utilisées et l'outillage sont placés au centre de l'atelier (zone grise sur le plan), à proximité immédiate des voies. L'équipement nécessaire aux réparations et à l'échange d'essieux, avec parc à essieux et palan pour leur manutention, est situé dans l'annexe à proximité de la fosse spécialement prévue à cet effet. Les locaux du personnel, de soudage, de magasinage, d'agrès, de production d'air comprimé et du chauffage sont répartis sur les différents étages de l'annexe.

L'atelier de réparation des wagons sera doté, à l'extérieur, d'un faisceau de voies nécessaire au stationnement et à la manœuvre rationnelle des wagons à réparer.

Conclusions

En conclusion, mentionnons encore que la gare de Lausanne-triage, commencée en 1962, sera achevée et mise en service à fin mai 1971. Toutefois, une partie des installations est déjà utilisée à l'heure actuelle. Il s'agit du faisceau d'entrée de la future gare qui, terminé au début de 1964 déjà, fut utilisé comme garage pour les trains spéciaux circulant pendant l'Exposition nationale. En complément des opérations réalisées dans la gare de triage de Renens, ce faisceau permet, depuis 1966, le tri poussé qu'exige la formation des trains de marchandises directs à destination de Zurich, Olten, Bâle et Bienne. Il s'agit là de travaux supplémentaires qui allègent momentanément les gares surchargées de Bienne et d'Olten, qui attendent, elles aussi, leur reconstruction. Une partie importante des investissements réalisés à Denges trouvent donc déjà emploi.

Enfin, le *devis général* de la construction de Lausanne-triage prévoit une dépense de 149,3 millions de francs. Il est intéressant de noter que sur cette dépense, 11 millions sont nécessaires à l'acquisition des terrains et des droits, 60 millions à l'infrastructure générale y compris douze ouvrages d'art importants, quelque 15 millions pour chacun des postes de la voie, des bâtiments, des installations électriques pour la traction et 26 millions pour les installations de télécommande et de sécurité.

DIVERS

Au sujet de la centrale thermique de Vouvry

Un passage de l'article paru dans le *Bulletin technique* n° 10 du 18 mai 1968 sur l'étude et la réalisation de l'oléoduc de la Centrale thermique de Vouvry pouvant prêter à confusion, il convient de préciser ce qui suit :

a) L'ouvrage a été construit par l'Entreprise Winter & Co., sur la base de plans qu'elle a exécutés après

avoir dû résoudre de nombreux problèmes posés par l'implantation particulière de l'ouvrage, et grâce à la mise en œuvre de moyens dont elle a assuré elle-même l'adaptation à la nature spéciale du chantier.

b) Par contre, l'emploi d'un isolant entre les deux tubes — sous forme d'une poudre transportée pneumatiquement — et sa nature ressortissent au procédé Pulvinsul, dont la maison Expanded Perlite Ltd. détient la patente.