Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 33 (1907)

Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

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: 30.06.2025

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

33me Année. 10 janvier 1907. N° 1.

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 : M. P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.
22, rue Beau-Séjour, Lausanne.

SOMMAIRE : *Les tramways lausannois*, par M. Aug. Wohnlich, ingénieur. — *Note sur la Circulaire ministérielle française du 20 octobre 1906 relative aux ouvrages en béton armé*, par M. Henry Lossier. — **Divers** : *Nécrologie :* Joseph Brulhart. — Ordonnance fédérale concernant l'octroi des concessions des entreprises d'automobiles, ascenseurs et chemins de fer funiculaires aériens. — Convention internationale sur l'interdiction du travail de nuit des femmes employées dans l'industrie et sur l'interdiction de l'emploi du phosphore blanc (jaune) dans l'industrie des allumettes. — Trafic du Simplon. — Plan d'aménagement du quartier de la Maladière, à Neuchâtel. — *Sociétés :* Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : Séance du 15 décembre 1906 et du 12 janvier 1907. — Société fribourgeoise des ingénieurs et des architectes : Séance du 14 décembre 1906. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Offres d'emploi. — Avis de la Rédaction.

Les tramways lausannois.

Par M. Aug. WOHNLICH, ingénieur.

HISTORIQUE

La ville de Lausanne se prêtait difficilement à la construction d'un réseau de tramways par le fait de sa situation topographique particulièrement accidentée ; cependant, avant 1894 déjà, un certain nombre de projets voyaient le jour, sans amener de solution ; celle-ci fut avant tout l'œuvre de M. A. Palaz, ingénieur, qui reprit toutes les études faites jusqu'alors, obtint les concessions nécessaires et présenta une étude technique, financière et administrative sur la base de laquelle la Société des Tramways lausannois fut constituée le 5 juin 1895.

La première concession comportait la construction des lignes suivantes :

Tour de Ville,
Gare Lausanne-Echallens-Mousquines,
Gare centrale-St-François,
Riponne-Pontaise,
Ecole de Médecine-Pont de Chailly,
Mousquines-Lutry.

L'ouverture à l'exploitation de ce réseau eut lieu le 1er septembre 1896, à l'exception de la ligne de la Pontaise, ouverte à l'exploitation le 25 septembre. Dès le début, on adopta pour tout le réseau le système avec alimentation par fil aérien et trolley.

Le 29 mai 1898, le Conseil communal de Lausanne autorisait la Société à construire une nouvelle ligne, celle de la Solitude à l'Hôpital, ainsi qu'à prolonger la ligne St-François-Gare-Lausanne-Echallens jusqu'à Prilly, et celle de St-François-Chailly jusqu'à la Rosiaz ; le prolongement Gare-Lausanne-Echallens-Prilly emprunte, sur le parcours Gare-Montétan, la voie existante du chemin de fer Lausanne-Echallens.

Le 25 juin 1901, le Conseil communal ratifiait la convention concernant l'extension du réseau, la construction d'un nouveau dépôt en Prélaz et la fourniture de l'énergie électrique pour la traction sur tout le réseau par l'usine municipale de la ville de Lausanne.

Cette dernière extension comportait les lignes suivantes :

Gare centrale-Ouchy,
Gare centrale-Montoie,
Chauderon-Renens gare,
Gare centrale-place Chauderon, par l'avenue Ruchonnet ; enfin l'établissement des double voies :

Georgette-Mousquines et Gare Lausanne-Echallens-Bel-Air.

L'assemblée des actionnaires du 29 mai 1902 ratifia l'achat du tronçon Calvaire-La Sallaz de la Compagnie des Chemins de fer électriques régionaux du Jorat, qui vint compléter la ligne de l'Hôpital.

Les trois dernières lignes mentionnées ont été ouvertes à l'exploitation le 24 septembre 1903, l'utilisation du nouveau dépôt ayant précédé quelque peu cette dernière date. (Voir planche 1).

I. DESCRIPTION DU RÉSEAU

Tracé des lignes et longueur des voies.

Le réseau se composait à fin 1903 des lignes suivantes, comptées chacune dès la tête de ligne ou une bifurcation jusqu'au point terminus :

	Long. réduites à l'horizon.	Long. des doubles-voies y compris les évitements.
	m.	m.
Tour de Ville	2 360	750
St-François-Gare centrale	1 092	1080
Riponne-Pontaise	1 154	30
Georgette-Pully-Paudex-Lutry	4 547	850
Ecole de Médecine-Chailly-Rosiaz	2 438	50
Bel Air-Gare Lausanne-Echallens-Prilly	2 513	630
Solitude-Hôpital-Calvaire-La Sallaz	1 725	50
Gare centrale-Ouchy	2 005	2000
Epinettes-Cour-Montoie	1 651	150
Chauderon-Prélaz-Renens gare	3 862	100
Longueur totale des lignes exploitées	23 287	5690

Les trois premières lignes sont essentiellement des lignes urbaines, tandis que les suivantes relient la banlieue à la ville ; les lignes de Lutry et Renens sont des lignes suburbaines.