Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 8

Artikel: L'exploitation de la ligne d'omnibus électriques à trolley Fribourg-Posieux
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-30116

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: 12.07.2025

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

L'exploitation de la ligne d'omnibus électriques à trolley Fribourg-Posieux

Le Bulletin technique *a publié, dans son numéro du 25 juin 1912, une monographie détaillée de cette ligne. Nous la complétons aujourd'hui par quelques renseignements relatifs à l'exploitation, extraits d'une conférence faite par M. P. J. Blaser, devant la Société fribourgeoise des ingénieurs et des architectes, le 13 décembre 1912.*

L'horaire actuel d'hiver comporte pour les jours ouvrables sept courses aller et retour entre Fribourg et Posieux plus six courses aller et retour entre Fribourg et la Glâne, et les dimanches et jours de fêtes, deux courses supplémentaires entre Fribourg et la Glâne.

L'horaire de l'été passé comportait dix courses aller et retour entre Fribourg et Posieux, plus huit courses aller et retour entre Fribourg et la Glâne.

Du 4 janvier au 31 octobre, les trois omnibus à voyageurs ont couvert un parcours total de 51 503 km. et transporté 83 253 voyageurs, avec une recette totale correspondante de 25 480 francs, soit une moyenne de 49 centimes par voit.-km., tandis que pour la période correspondante, les frais d'exploitation comprenant les dépenses pour le courant électrique, personnel, uniformes, imprimés, assurances, impôts, frais généraux et d'administration, se sont élevés à 32 centimes par voit.-km., auxquels il y a lieu d'ajouter les frais de remplacement des bandages que l'on peut évaluer à 10 centimes au maximum par voit.-km.

Les bandes arrière ont en effet été remplacées après un parcours de 15 à 17 000 km., tandis que les bandes avant, par contre, n'ont pas encore été remplacées et leur durée peut être évaluée à un minimum de 25 000 km., ce qui correspond, pour les prix actuels du caoutchouc, à une dépense de 9 à 10 centimes par voit.-km. et porte la dépense totale des frais d'exploitation à 42 centimes par voit.-km.

Je dois remarquer à ce propos que la dépense relative au salaire du personnel entre dans ce chiffre pour 17 centimes, soit donc pour une part considérable, et que l'on pourrait augmenter dans d'assez forte proportion le nombre des courses par jour, soit par conséquent celui des voit.-km., sans qu'il soit nécessaire d'augmenter le personnel.

Les *tarifs pour le transport des voyageurs* sont basés sur le prix de 8 centimes par km.

La Compagnie ne délivre que des billets de simple course, des abonnements nominatifs et des carnets de coupons au porteur. Les carnets de 50 coupons comportent une réduction de 10 % sur les prix du tarif ordinaire, et ceux de 100 coupons, une réduction de 20 %.

Le *service marchandises* est assuré par un camion. Toutefois, jusqu'à présent, ce camion n'a fait que des transports sur demande spéciale. Au mois d'octobre dernier, la Compagnie avait organisé un service régulier comportant tous les matins une course aller et retour entre Fribourg et Posieux, mais les résultats n'ont pas été encourageants et ont engagé le Conseil d'administration de la Compagnie à cesser ce service régulier à partir du 10 novembre. Il est question de le reprendre au printemps prochain pour voir s'il donnera de meilleurs résultats pendant la bonne saison.

D'ailleurs, de l'avis de la majorité des membres du Conseil d'administration qui sont tout à fait au courant des conditions locales, le service des marchandises ne pourra être organisé régulièrement avec succès que lorsque la ligne sera établie jusqu'à Farvagny.

La *consommation de courant électrique* est déterminée au moyen d'un compteur installé à la cabine de transformation, au départ de la ligne de courant triphasé 500 volts qui alimente le groupe convertisseur. La consommation, mesurée à ce compteur, a donné une moyenne de 1 kw.-h. de courant triphasé par voit.-km.

En déduisant le 40 % pour la marche à vide du groupe, les pertes de transformation et dans la ligne ainsi que pour l'éclairage et le chauffage des voitures, il reste comme consommation de courant continu sur les voitures, pour la traction, 600 w.-h. par voit.-km., soit 150 w.-h. par tonne-km. pour la traction avec démarrages et 120 w.-h. pour celle sans démarrages.

Ce dernier chiffre concorde avec les mesures effectuées sur les voitures. De ces mesures faites séparément pour les différentes sections de la ligne, il ressort, en admettant un rendement moyen des moteurs de 75 %, que l'effort au roulement est en moyenne de 25 kg. par tonne.

Je dirai enfin quelques mots de *la route*, qui se trouve actuellement en assez mauvais état, particulièrement entre les Daillettes et le passage à niveau de la Glâne. Il est évident que la circulation continuelle des omnibus n'a pas contribué à l'amélioration de la route, mais il faut remarquer que cette dernière n'a jamais été bonne entre Fribourg et la Glâne. Entre ce dernier endroit et Posieux, la circulation est moins intense et la route est meilleure, sauf dans le Bois de la Glâne, où elle se trouve en état continuel d'humidité.

Des démarches ont du reste été faites par la Compagnie auprès de l'Etat de Fribourg et des communes intéressées pour que la route soit cylindrée depuis le poids public de Richemont à la sortie de Fribourg jusqu'à la sortie du Bois de la Glâne, soit sur une longueur de 4 km.

L'Etat et les communes intéressées auraient à prendre à leur charge la fourniture et l'amenée à pied d'œuvre des matériaux, gravier et sable, tandis que la Compagnie assumerait les frais du défoncement de la route actuelle et l'épandage des matériaux, de l'arrosage et du cylindrage.

Le projet prévoit le cylindrage successif de deux couches de gravier : une couche inférieure de 12 cm. d'épaisseur, une couche supérieure de 8 cm. Il est question d'ailleurs de faire entre Richemont et Pérolles, soit sur une longueur de 500 à 600 m., l'essai d'un système de macadam.

Je relèverai à ce propos qu'une des conditions essentielles pour l'exploitation rationnelle d'un service d'omnibus électriques, soit au point de vue des frais d'entretien du matériel, soit au point de vue du confort des voyageurs, c'est de disposer d'une bonne route, bien établie et bien entretenue. Une telle route ne profite pas simplement au

service d'omnibus, mais a tous ceux qui l'utilisent, et le développement actuel de l'automobilisme aura certainement pour effet de provoquer d'une façon générale une amélioration de l'état des routes. On ne peut en effet admettre que le trafic doive se limiter à l'état de la route, mais bien que l'état de la route doit être adapté au trafic.

Comme *conclusion,* l'expérience faite entre Fribourg et Posieux est probante. Elle a démontré la possibilité d'établir avec succès un service d'omnibus à trolley partout où le trafic ne justifie pas l'établissement d'un chemin de fer même à voie étroite et d'intérêt local ou d'un tramway.

Les frais de premier établissement ne sont que d'environ $^1/_3$ ou $^1/_4$ de ceux d'un chemin de fer à voie étroite. L'exploitation est meilleur marché également tant que le trafic demeure en dessous d'une certaine limite, particulièrement si l'on tient compte de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux engagés.

Troisième Congrès international du Froid.

Le III^me^ Congrès international du Froid, organisé par l'*Association internationale du Froid*, se réunira cette année aux *Etats-Unis* et durera du 14 au 24 septembre.

L'emploi du temps et le programme élaboré assureront aux congressistes européens qui feront le déplacement un voyage aussi instructif au point de vue technique qu'intéressant à tous les autres points de vue.

Les congressistes doivent se trouver réunis le 14 septembre à *New-York,* pour aller à *Washington* où aura lieu le 15 septembre l'ouverture officielle du Congrès et où les Congressistes étrangers seront présentés au Président des Etats-Unis.

Les travaux du Congrès commenceront effectivement à *Chicago,* le 17 septembre, pour durer jusqu'au 24.

La journée du 23 septembre sera employées à une excursion à *Milwaukee* et, durant tout le Congrès, aura lieu une exposition de matériel frigorifique et de conservation des denrées périssables.

Le voyage en sleeping de *New-York* à *Washington* et *Chicago* et retour à *New-York* par les chutes du Niagara sera gratuit pour les membres titulaires du Congrès venant d'Europe.

Les conditions d'admission au Congrès sont les suivantes : les membres titulaires paient une cotisation de 4 dollars ; les membres associés faisant partie de la famille des membres titulaires paient une cotisation de 2 dollars. Exception : Les Membres de l'*Association internationale du Froid* ne paient qu'une cotisation de 2 dollars pour être inscrits comme membres titulaires du Congrès.

Adresser toutes les adhésions et demandes de renseignements concernant le Congrès au :

Secrétariat de l'Association internationale du Froid,
9, Avenue Carnot, PARIS.

NÉCROLOGIE

† Hermann Lavanchy.

Le dimanche 13 avril 1913, nous avons appris le décès subit de M. *Hermann Lavanchy*, architecte à Montreux. Cette nouvelle nous a rempli de tristesse et nous nous faisons un devoir de rappeler dans notre *Bulletin* la mémoire de cet excellent citoyen.

Né le 15 septembre 1865 à Vevey, il était le second fils de M. Henri Lavanchy, architecte, l'un des doyens des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de Zurich et de la Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes. Après avoir suivi les études secondaires dans sa ville natale, il fréquenta pendant quelques semestres le Polytechnikum de Stuttgart et acheva ses études d'architecture à l'Ecole des Beaux Arts à Paris.

Hermann Lavanchy.

Rentré au pays, il débuta à l'âge de 24 ans à Montreux, au Bureau Lavanchy & Neuhaus. Dès 1891, il s'y établit pour son propre compte et, par sa grande activité ainsi que par son goût artistique très prononcé, il dota la région d'une série de constructions utiles et importantes, qui portent toutes le cachet de son originalité et qui contribuent, par leurs silhouettes gracieuses et esthétiques, à faire de Montreux ce merveilleux panorama, qui impressionne si agréablement le spectateur qui le parcourt.

Parmi les principales constructions, citons au hasard : des édifices scolaires, divers hôtels, les Abattoirs de Clarens, la Banque de Montreux et une multitude de coquettes villas parsemées un peu partout, au bord du lac et sur les hauteurs, à Veytaux, Collonges, Glion, les Avants, Montreux, Clarens, etc. Au militaire, il avait été officier d'artillerie de campagne.

Hermann Lavanchy vient d'être emporté par une très courte maladie — une double pneumonie — à la fleur de l'âge, à un moment où son talent et son expérience étaient en plein épanouissement et où son travail aurait rendu encore bien des services à la contrée. Cette noble figure, douée d'un