Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **35 (1909)**

Heft 13

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

35me Année. 25 juillet 1909. N° 13.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin, P. MANUEL, ingénieur, et Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *La gare de triage de Renens,* par M. T. Balmer, chef d'exploitation aux C. F. F. (pl. 4). — *L'escalier de l'église de Bulle,* par M. A. Gremaud, ingénieur. — Procès-verbal de l'assemblée des délégués de la Société suisse des ingénieurs et architectes, à Soleure, le 6 juin 1909. — *Correspondance* : Lettre de MM. Convert et Kunzi à M. Baudin. — Le cadastre du canton de Genève. — *Bibliographie.* — Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Diplômes de 1909. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Offre d'emploi.

Etude sur la gare de triage de Renens.

Par T. BALMER, chef d'exploitation aux C. F. F.

Malgré les agrandissements successifs la gare de triage de Renens est menacée d'encombrement aux périodes de fort trafic. L'encombrement de cette gare aurait pour résulat de paralyser le transport des marchandises sur toutes les lignes aboutissantes et se répercuterait immédiatement sur les gares de Genève, St-Maurice, Fribourg, Payerne, Yverdon et Vallorbe, qui auraient à retenir les trains de marchandises se dirigeant vers Renens.

Le fonctionnement normal du triage de Renens doit donc être assuré à tout prix, même aux périodes les plus chargées de l'année, et le but de cette étude est d'en rechercher les moyens.

Mouvement des trains.

L'horaire prévoit à la charge journalière du triage 32 trains de marchandises réguliers à composer pour le départ et 37 trains réguliers à décomposer à leur arrivée ; à ces trains réguliers il convient d'ajouter 25 trains facultatifs arrivants et 16 trains facultatifs partants. Ces trains se répartissent comme suit entre les différentes lignes :

	Trains réguliers arrivants	Trains réguliers partants	Trains facultatifs arrivants	Trains facultatifs partants
Lausanne-Renens	6	3	—	—
Genève »	8	7	7	4
Vallorbe »	5	3	3	2
Yverdon »	7	7	5	3
Payerne »	2	1	—	1
Fribourg »	2	3	4	4
St-Maurice »	7	8	6	2
Total	37	32	25	16

Le mouvement est donc de 69 trains réguliers et de 41 trains facultatifs; en tout, 110 trains.

Les installations.

Pour faire face à ce mouvement, le triage de Renens dispose de 24 voies, dont la longueur varie de 361 à 574 mètres. Toutes ces voies ont une destination spéciale; il n'en reste aucune, ni libre, ni en réserve.

Actuellement, les voies sont attribuées comme suit aux différentes opérations :

6 voies de réception (les trois extrêmes de chaque côté),
5 » de formation, au centre,
2 » de manœuvre au chariot, au centre,
10 » de garage par destination,
1 » de garage des vagons vides pour la répartition.

Ces 24 voies communiquent à l'orient à deux voies de tiroir, parallèles aux voies principales de la ligne Lausanne-Renens, avec une inclinaison de 10 ‰ vers le triage.

Un chariot électrique (avec réserve à vapeur) est installé au centre, à travers toutes les voies ; il partage ainsi le faisceau des 24 voies parallèles en deux champs distincts.

Les opérations.

Une locomotive spéciale vient prendre le train à décomposer sur la voie de réception pour l'amener sur l'une des voies du tiroir ; dès qu'elle est devenue libre elle redescend par l'autre voie du tiroir, pour y amener un train suivant, et ainsi de suite.

Du tiroir, les vagons s'écoulent sur l'une des 13 voies de manœuvre ou de garage par destination. Après que les vagons ont dépassé le piquet de police, ils sont arrêtés au moyen de sabots; et, le sabot étant immédiatement retiré, ils continuent de leur propre impulsion, pour joindre la tranche de vagons se trouvant déjà sur la même voie.

En temps ordinaire, le triage de Renens nécessite, à part le chariot qui fonctionne pendant 22 heures, le travail de trois locomotives pendant les heures ci-après:

La locomotive du tiroir	21 heures
La 1re locomotive de formation	24 »
La 2e » »	10 »
Total	55 heures

Le débit du triage.

Le débit du triage dépend essentiellement du rendement du plan incliné.

On peut admettre que les mouvements de véhicules, s'ébranlant du tiroir vers les voies du triage, peuvent se succéder de minute en minute, ce qui permettrait 1440 mouvements par journée pleine de 24 heures. Il faut interrompre l'écoulement du tiroir pour y amener les trains à trier ; on peut évaluer à 10 minutes le temps nécessaire à