Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **68 (1942)**

Heft 21

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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

68e année — 17 octobre 1942 — N° 21

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 13.50 francs
Etranger : 16 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 11 francs
Etranger : 13.50 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. Neeser, ingénieur, à Genève ; Vice-président : M. Imer, à Genève; secrétaire : J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; A. Rossier †, ingénieur ; *Vaud :* MM. F. Chenaux, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Odier, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur ; *Valais :* M. J. Dubuis, ingénieur ; A. de Kalbermatten, architecte.

Rédaction : D. Bonnard, ingénieur, Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Publicité :
TARIF DES ANNONCES
Le millimètre (larg. 47 mm.) 20 cts.
Tarif spécial pour fractions de pages.
Rabais pour annonces répétées.
ANNONCES-SUISSES S. A.
5, Rue Centrale,
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte ; M. Imer.

SOMMAIRE : *La mise en exploitation des trolleybus de la Compagnie genevoise des tramways électriques*, par E. Choisy, ingénieur E. I. L. — Urbanisme lausannois : *L'aménagement futur de la Riponne.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Extrait du procès-verbal de la 4me séance du Comité central du 21 août 1942.* — Divers : *Plan d'aménagement national.* — Bibliographie. — Service de placement.

La mise en exploitation des trolleybus de la Compagnie genevoise des tramways électriques [1]

par E. CHOISY, ingénieur E. I. L.

1. *Généralités.*

Sauf à Lausanne, où les rampes exceptionnelles de plusieurs lignes urbaines créaient des conditions particulièrement favorables pour le remplacement du tramway par le trolleybus, les autres réseaux urbains suisses ont continué à moderniser leurs lignes de tramway les plus importantes, n'utilisant en principe le trolleybus que pour compléter le réseau existant ou pour remplacer certains tronçons relativement peu fréquentés.

A Genève, cette question s'est posée tout d'abord en 1937, quand la vétusté de certaines lignes de banlieue a rendu impossible le maintien de leur exploitation. L'étude technique et financière faite à ce moment a montré que seul l'autobus permettait de résoudre dans des conditions économiques acceptables les problèmes qui se posaient. Rappelons notamment que si le coût des véhicules et dépôts aurait été à peu près le même pour les trolleybus que pour les autobus, soit 500 000 fr. environ, le trolleybus aurait exigé la création d'un important réseau de lignes de contact qui, à lui seul, aurait coûté également 500 000 fr. Le doublement du capital à investir aurait rendu le projet impossible à réaliser.

Si, pour les lignes de banlieue, nous avons surtout envisagé l'état d'usure des voies et du matériel pour établir le programme de modernisation, pour le réseau urbain nous nous sommes efforcés de remédier tout d'abord aux défauts des lignes les plus fréquentées qui sont les lignes 1, 3 et 12. Ces trois lignes, en effet, assurent à elles seules les deux tiers environ du trafic total de notre réseau, comme le montre le graphique de la figure 1. Ce résultat est d'ailleurs, très compréhensible si l'on dessine sur un plan de Genève les zones d'attraction de ces trois lignes. On constate immédiatement (voir fig. 2) que la surface ainsi obtenue couvre la plus grande partie de la ville et les zones les plus habitées de la banlieue.

La modernisation de la ligne 12 est achevée tant pour le matériel que pour la voie, sauf quelques très courts tronçons dans les Rues Basses. Celle de la ligne 1, pourvue maintenant de matériel moderne, a été retardée, en ce qui concerne la

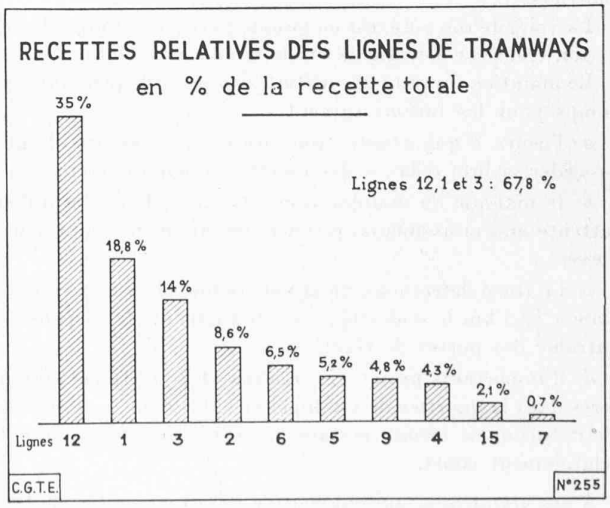

Fig. 1. — Recettes comparées des diverses lignes de la C.G.T.E.

[1] Au moment de la mise en exploitation des premiers trolleybus, à Genève, M. *E. Choisy*, ingénieur E. I. L., Directeur de la C. G. T. E., a publié pour le personnel de cette compagnie une note qu'il nous a paru intéressant de reproduire à l'intention de nos lecteurs. (Réd.)