

**Zeitschrift:** Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 8 (1882)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Carrières de Saint-Triphon et Collombey  
**Autor:** J.M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-9513>

### **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:** 07.10.2024

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

avec lequel il a résolu le difficile problème de l'unification de l'heure dans Paris nous est un sûr garant de celui qui attend la nouvelle entreprise.

Pour le moment, nous nous bornerons à ajouter que le bec d'éclairage économique nouvellement créé possède encore ces autres avantages d'être d'une simplicité extrême et de dimensions très réduites, et de ne demander absolument aucune modification aux installations actuelles du gaz : la canalisation de gaz déjà existante lui suffit, et, par un simple pas de vis, il s'adapte immédiatement sur n'importe quel appareillage déjà établi ; enfin, il s'allume, se règle et s'éteint aussi facilement qu'un bec de gaz ordinaire. Du reste, la Compagnie des horloges pneumatiques ne tardera pas à faire, avec ce nouveau bec, un essai *public* du service d'éclairage qu'elle se propose de greffer sur son service horaire déjà en activité.

(Extrait de la France.)

E. VIGNES.

### CARRIÈRES DE SAINT-TRIPHON ET COLLOMBEY

Les carrières de Saint-Triphon, situées dans la plaine du Rhône, à 15 kilomètres de l'extrémité orientale du lac Léman sont reliées à la gare du même nom par un embranchement à voie normale qui permet d'aller charger les wagons dans la carrière même.

Elles sont formées d'un calcaire noir, compact, disposé en couches presque horizontales, qui appartient au lias inférieur ; il doit sa coloration noire aux matières organiques (bitumineuses) qu'il renferme.

Sa densité est de 2,74 (2740 kg. par m<sup>3</sup>). Ces carrières sont exploitées depuis plusieurs siècles ; on en trouve dans les sous-bassements des cathédrales de Berne et de Lausanne. En 1859 elles ont fait l'objet d'un rapport remarquable de M. Lalanne, inspecteur général des ponts et chaussées de France, membre de l'Institut, et alors ingénieur en chef du chemin de fer de l'Ouest-suisse ; il en relevait les excellentes qualités et en conseillait l'emploi en France. Déjà à cette époque, en 1859, les carrières produisaient, d'après ce rapport, trois à quatre mille mètres cubes par an ; ce chiffre a plus que doublé depuis l'ouverture des chemins de fer qui les desservent.

Les carrières de Saint-Triphon avaient été jusqu'à présent entre les mains de différents propriétaires qui se faisaient une concurrence fâcheuse, tant au point de vue des prix de vente qu'à celui de la main-d'œuvre qu'ils payaient à leurs ouvriers. Cette concurrence ne les a toutefois pas empêchés de prospérer et l'exploitation des carrières a été la source de plus d'une fortune actuellement florissante.

Une nouvelle société dont le siège est à Ollon a acquis, dans de bonnes conditions, toutes les carrières de marbre noir en exploitation à Saint-Triphon, des carrières de marbre gris rose de Collombey et enfin de granits de Monthey.

Il est à peine nécessaire de faire ressortir tous les avantages de ce groupement, citons seulement les facilités et l'économie dans l'exploitation et le relèvement des prix de vente, ce dernier fait découlant forcément de l'absence de concurrence.

Les marbres de Saint-Triphon sont trop connus pour qu'il soit nécessaire de faire de la réclame en leur faveur ; on peut affirmer qu'ils se trouvent dans toutes les constructions du littoral du lac Léman, comme pierre de construction ou comme

Pierre de marbrerie. En Suisse, le marbre noir de Saint-Triphon est utilisé dans toutes les grandes villes, comme Berne, Bâle, Zurich. Citons, à Zurich, la gare et le Central Hof ; à Winterthour, l'Hôtel de ville et la poste ; à Schaffhouse, la gare ; à Bâle, divers bâtiments à la Gerbergasse et à la rue Franche ; à Berne, les nouveaux musées et le pont du Kirchenfeld ; à Genève, la gare, l'église de Notre-Dame, l'hôtel National, etc.

Cette pierre commence à être appréciée également en France et pourra trouver dans ce pays un débouché important.

Le marbre gris-rose de Collombey est moins répandu que le marbre de Saint-Triphon, il est cependant très employé à Genève et dans le canton de Vaud. Quant au granit, son usage s'étend chaque jour davantage ; cette pierre a sa place bien marquée et en certains cas ne peut être remplacée.

L'exploitation de ces différentes carrières est des plus faciles, elle se fait à ciel ouvert et avec peu de frais. A Saint-Triphon, les carrières principales sont reliées par une voie ferrée à la ligne de la Suisse Occidentale.

Pendant la première année de son existence, la Société des carrières a eu constamment ses chantiers en pleine activité. Elle a fait des livraisons considérables : pour le palais fédéral de justice, actuellement en construction à Lausanne, pour le pont du Kirchenfeld, à Berne, et pour de nombreux bâtiments à Genève, Zurich, Bâle, etc. C'est également dans les carrières de la Société qu'a été taillé le splendide sarcophage en marbre noir qui sert de tombeau à Mariette Bey et qui se trouve aujourd'hui au bord du Nil, à Boulak.

La Société des carrières n'a pas encore fait l'émission publique des huit cents actions composant son capital social, mais il est probable qu'elle ne tardera pas à avoir lieu. J. M.

### LIGNE D'ACCÈS SUD DU SIMPLON

NOUVELLES ÉTUDES ENTREPRISES EN 1881 ET 1882

par M. J. MEYER, ingénieur en chef à Lausanne.

La planche que nous publions avec ce numéro représente une réduction à l'échelle de  $\frac{1}{100000}$  pour les longueurs et  $\frac{1}{5000}$  pour les hauteurs du profil en long de notre tracé principal.

Ainsi que nos lecteurs le verront, ce tracé avec déclivité maximum de 0,0125, a une longueur totale de 53<sup>km</sup> 783,25, de Brigue, axe du bâtiment aux voyageurs de la gare des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon, à Piedimulera, jonction avec les anciens travaux de la ligne d'Italie, et le tracé de 1882 du gouvernement italien.

La déclivité de 0,0125 règne sur 30,314<sup>km</sup>.

La distance totale de Brigue à Arona (bifurcation) est de (53,783 + 47,713<sup>km</sup>) = 101,496<sup>km</sup>. — Celle de Brigue à Gozano est de 53,783 + 43,194<sup>km</sup>) = 96,977<sup>km</sup>.

La distance réelle totale de Paris à Milan, par cette voie, serait de 838<sup>km</sup>, se décomposant comme suit :

Paris-Brigue . . . . .	672 <sup>km</sup>
Brigue-Arona (bifurcation) . . .	101 »
Arona (bifurcation*)-Milan . . .	65 »
Somme égale . . .	838 <sup>km</sup>

\* La jonction de la ligne Brigue-Arona a lieu sur la ligne Arona-Milan à 1,155<sup>km</sup>, direction Milan, de l'axe du bâtiment aux voyageurs de la gare d'Arona c'est pourquoi nous portons la distance Arona (bifurcation)-Milan à 65<sup>km</sup>.