

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **15 (1889)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISANT 8 FOIS PAR AN

Sommaire : Rapport sur le chemin de fer du versant sud-est du Jura vaudois, première partie, par MM. J. Dumur, E. Stockalper, R. Moser, ingénieurs. Pl. 25 et 26. — Eclairage électriques du grand théâtre de Genève, première partie, par R. Chavannes, ingénieur. Pl. 32. — Compte rendu de la séance de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

RAPPORT

SUR LE CHEMIN DE FER DU VERSANT SUD-EST
du JURA VAUDOIS

Le présent rapport comprendra d'abord trois chapitres, correspondant aux *groupes de questions* du programme d'expertise du 12 janvier 1888, à savoir :

I. Trafic à desservir.

II. Voie.

III. Examen des avant-projets.

Nous concluons ensuite, dans un quatrième chapitre, sous forme de réponses à chacune des questions particulières de ce programme.

I. TRAFIC A DESSERVIR

Il comprend d'une manière générale le *trafic local* et le *trafic de transit*. Le premier seul est à considérer ici.

Le trafic local en voyageurs et en marchandises dépend de l'importance de la population desservie et du genre des occupations auxquelles elle s'adonne. On compte dans les travaux statistiques de chemins de fer que la population desservie est celle d'une zone s'étendant des deux côtés de la ligne considérée jusqu'à la distance de cinq kilomètres.

D'après les expériences acquises, le trafic local des voies ferrées est le plus faible lorsque les populations desservies sont agricoles, et le plus intense, au contraire, lorsqu'il s'agit de contrées industrielles dont les habitants ont plus de besoins.

En dehors du trafic local, il faut tenir compte, dans le cas particulier, du trafic spécial de la place d'armes de Bière, c'est-à-dire du *trafic militaire proprement dit* qui sera examiné spécialement.

Pour chacun des trois projets en présence, on peut en outre prévoir un certain *mouvement de touristes* attirés par la place d'armes de Bière ou par les localités de la contrée recherchées pour leur belle vue ou comme séjour d'été et qui seront rendues plus accessibles au public par la nouvelle voie de communication.

On peut en somme distinguer comme trafic sur chacun des tracés proposés :

1. Le mouvement des voyageurs :
 - a) Local ; b) En fait de militaires ; c) En fait de touristes.
2. Le transport des bagages.
3. Le transport des bestiaux.
4. Le transport des marchandises :
 - a) Local ; b) En fait de matériel militaire.

Nature et importance du trafic.

Les trois projets en présence se trouvent à cet égard à peu près dans les mêmes conditions : la *population desservie* par chacun d'eux est presque exclusivement agricole ; la contrée ne possède pas d'industries proprement dites car l'on ne peut compter comme telles les quelques établissements qui s'y rencontrent, comme la scierie de Bière et autres.

La comparaison du *trafic en marchandises* sur des lignes en exploitation fournit le meilleur mode d'estimer l'importance et la nature de ce trafic sur le chemin de fer projeté ; mais l'on doit évidemment choisir, dans ce but, des lignes qui traversent des contrées exclusivement ou du moins essentiellement agricoles.

D'après la statistique des chemins de fer suisses de 1886, le trafic en marchandises a comporté en tonnes et $\frac{\text{‰}}$:

LIGNE	Km.	I Denrées alimentaires et objets mobiliers		II Combustibles		III Matériaux de construction		IV Matières brutes et produits de l'industrie		V Matières auxiliaires et divers	
		Tonnes	‰	Tonnes	‰	Tonnes	‰	Tonnes	‰	Tonnes	‰
1. Emmenthal	46	26 012	22.8	12 659	11.1	13 688	12	51 370	45.1	10 151	8.9
2. Effretikon-Hinweil (pour 1883)	23	14 982	32.3	7 505	16.2	7 734	16.7	9 810	21.1	6 385	13.8
3. Bulle-Romont	19	6 433	20.3	4 865	15.4	14 682	46.4	3 451	10.9	2 216	7
4. Val-de-Travers	11	4 150	19	4 769	21.9	9 253	42.4	1 300	6	2 331	10.7
5. Appenzell	15	8 451	26.6	9 500	29.9	8 227	25.9	4 198	13.2	1 408	4.4
6. Lausanne-Echallens	15	1 049	36.4	515	17.9	583	20.2	179	6.2	560	19.4
7. Waldenbourg	14	559	9.7	656	11.4	3 103	53.7	161	2.8	1 297	22.5