Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 36 (1910)
Heft: 4

Artikel: Concessions de chemins de fer: chemin de fer électrique à voie étroite de Sion aux Mayens de Sion par Vex
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-81412

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: 04.05.2025

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

Un quatrième prix de 1000 francs est attribué à l'auteur du projet portant la devise: *Bridge*.

Un cinquième prix de 500 francs est attribué à l'auteur du projet portant la devise : *Suk*.

Le jury a en outre estimé que les deux projets portant pour devises *Liard* et *Un sou* méritent une mention honorable.

Il sera loisible aux auteurs de ces deux projets de se faire connaître.

L'ouverture des plis donne comme auteurs des projets primés les noms suivants:

La Corraterie N° 10. — MM. *Charles Thévenaz et Marcel Gauderon,* à Lausanne.

Rectiligne. — MM. *Robert Convert et Maurice Künzi,* à Neuchâtel.

Ecce. — MM. *Chessex et Chamorel-Garnier,* à Lausanne.

Bridge. — MM. *A. Boissonnas et E. Hensler,* à Genève.

Suk. — MM. *Gambini, Leclerc et Guyonnet,* à Genève.

Les enveloppes contenant les noms des auteurs des projets non primés sont remis ensuite à la garde de M. *Fleutet,* directeur de la Caisse d'Epargne.

Genève, le 18 janvier 1910.

Le jury :

A. Lachenal. Eug. Jost.
Louis Perrier. G. Brocher.
J. Fleutet.

CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER

Chemin de fer électrique à voie étroite de Sion aux Mayens de Sion par Vex.

La ligne part de la place de l'Hôtel des postes à Sion. Empruntant le chemin des Mayenets et l'avenue de la gare, elle atteint la ligne Sion-St-Maurice qu'elle franchit au passage inférieur existant à l'ouest de la gare C. F. F. pour gagner ensuite, au sud de celui-ci, la station principale.

L'entrée nord de la gare C. F. F. sera desservie par un branchement greffé à la ligne principale et descendant l'avenue de la gare.

De la station principale, gare C. F. F., la ligne franchit le Rhône sur un pont métallique en amont du pont-route existant et emprunte la route cantonale Sion-Vex jusqu'au km. 2,820.

A flanc de coteau, par Scindi, le tracé franchissant la route Sion-Vex au passage supérieur, à la cote 860, arrive en palier à la station de Vex disposée à l'entrée du village, sous l'église. Cet emplacement permettra, si le besoin s'en fait sentir, de continuer la ligne pour desservir le fond de la vallée d'Evolène.

De Vex, pour gagner les Mayens de Sion, la ligne emprunte sur environ 150 m. les rails du tronçon Sion-Vex, puis, par un lacet passant au sud-sud-est du mont « Crettaz Pélissier », elle gagne la station supérieure des Mayens située au centre de l'agglomération des hôtels de cette région. Il est prévu, pour les besoins locaux, une halte en palier à la cote 1260, au-dessus du village des Agettes.

La région des Mayens de Sion va au-devant d'un avenir florissant. Mais la distance de Sion aux Mayens par Vex est considérable, de même que la différence d'altitude. Il ne faut pas moins de deux heures pour monter à Vex en voiture et, de là, à dos de mulet, une heure pour atteindre les Mayens. Il faut aussi plus de trois quarts d'heure pour se rendre de Bramois à Sion. C'est pour remédier à cet état de chose qu'une demande de concession est présentée.

En passant par Vex, la ligne mettra en communication plus directe toute la vallée de la Borgne avec la capitale. On s'est arrêté à un tracé par Vex, à l'exclusion d'un autre plus direct, dans la pensée de permettre éventuellement la construction d'une ligne sur Evolène.

L'augmentation du trafic dû au percement du Simplon, la vogue croissante des stations alpestres valaisannes assureront à cette ligne un rendement certain.

Les principales données techniques sont les suivantes :

Longueur de la ligne: 8900 m.
adhérence: 3570 m.
crémaillère : 5330 m.
Ecartement de la voie: 1 m.
Rampe maximum: adhérence 44‰, crémaillère 200‰.
Cotes d'altitude: Sion 512 m., Vex 956 m., Mayens de Sion 1300 m.
Rayon minimum: en adhérence 90 m., en crémaillère 100 m.
Stations intermédiaires : 4.
Transport des marchandises: Prévu. Trucs pour le transport des bois.
Système d'exploitation: Electricité fournie par l'usine municipale de Sion. Moteurs triphasés: 8000 volts — 50 périodes.
Devis: Fr. 1 500 000, soit environ Fr. 170 000 par km.
Coût du tronçon Sion-Vex: Fr. 900 000,
» » » Vex-Mayens: » 600 000.

Taxes concédées.

Voyageurs: Partie en plaine Fr. 0,15 en 2e classe et Fr. 0,10 en 3e classe; partie en montagne Fr. 0,70 et Fr. 0,50 par km.

Marchandises: Dans la classe la plus élevée Fr. 0,30 par 100 kg. et par km., au maximum, et dans la classe la plus basse Fr. 0,15 par 100 kg. et par km., au maximum.

Société suisse des ingénieurs et architectes.

Commission de la « Maison bourgeoise en Suisse ».
Procès-verbal[1] de la XIe séance, du 4 septembre 1909, à 2 h. au « Schweizerhof », à Bellinzone.

Présidence de M. *P. Ulrich.* Sont présents : Dr *C.-H. Bær,* Prof. Dr *G. Gull, Ed. Joos, E.-J. Propper, F. Stehlin, R. Suter* et *E. v. Tscharner.*

M. Stehlin rapporte sur la situation financière et se réfère au procès-verbal de la séance du 27 mars 1909.

Les comptes, arrêtés à ce jour, de l'exercice annuel montrent un déficit de Fr. 1000 environ mais, d'autre part, les subventions des sections atteignent à peu près ce chiffre. Toutefois, pour assurer l'existance de l'entreprise, la Caisse centrale de la Société devra fournir la même contribution que précédemment. On devrait aussi réclamer un subside de la Confédération après l'apparition du premier volume.

M. Stehlin rapporte ensuite sur les travaux en cours: pendant cet été une grande partie des matériaux intéressants du canton de Schwyz ont été recueillis par les soins de MM. Siegwart et Herzig; MM. S. Schlatter et Propper ont

[1] Traduit par la Rédaction.