

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 94 (1968)
Heft: 24

Sonstiges

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: 22.01.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE OFFICIEL

de la Société suisse des ingénieurs et des architectes
de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (SVIA)
de la Section genevoise de la SIA
de l'Association des anciens élèves de l'EPUL (Ecole polytechnique
de l'Université de Lausanne)
et des Groupes romands des anciens élèves de l'EPF (Ecole poly-
technique fédérale de Zurich)

COMITÉ DE PATRONAGE

Président: E. Martin, arch. à Genève
Vice-président: E. d'Okolski, arch. à Lausanne
Secrétaire: S. Rieben, ing. à Genève

Membres:

Fribourg: H. Gicot, ing.; M. Waeber, arch.
Genève: G. Bovet, ing.; J.-C. Ott, ing.
Neuchâtel: J. Béguin, arch.; M. Chevalier, ing.
Valais: G. de Kalbermatten, ing.; D. Burgener, arch.
Vaud: A. Chevalley, ing.; A. Gardel, ing.;
M. Renaud, ing.; J.-P. Vouga, arch.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

de la Société anonyme du « Bulletin technique »
Président: D. Bonnard, ing.

Membres: Ed. Bourquin, ing.; G. Bovet, ing.; M. Bridel; M. Cosan-
dey, ing.; J. Favre, arch.; A. Métraux, ing.; A. Rivoire,
arch.; J.-P. Stucky, ing.

Adresse: Avenue de la Gare 10, 1000 Lausanne

RÉDACTION

F. Vermeille, rédacteur en chef; E. Schnitzler, ingénieur, et
M. Bevilacqua, architecte, rédacteurs
Rédaction et Editions de la S.A. du « Bulletin technique »
Tirés à part, renseignements
Avenue de Cour 27, 1000 Lausanne

ABONNEMENTS

1 an	Suisse	Fr. 46.—	Etranger	Fr. 50.—
Sociétaires	»	» 38.—	»	» 46.—
Prix du numéro	»	» 2.30	»	» 2.50

Chèques postaux: « Bulletin technique de la Suisse romande »
N° 10 - 5775, Lausanne

Adresser toutes communications concernant abonnement, vente au
numéro, changement d'adresse, expédition, etc., à: Imprimerie
La Concorde, Terreaux 29, 1000 Lausanne

ANNONCES

Tarif des annonces:	
1/1 page	Fr. 495.—
1/2 »	» 260.—
1/4 »	» 132.—
1/8 »	» 68.—



Adresse: Annonces Suisses S.A.
Place Bel-Air 2. Tél. (021) 22 33 26, 1000 Lausanne et succursales

SOMMAIRE

La nouvelle gare de triage de Lausanne et son rôle dans le cadre des conceptions actuelles du trafic des marchandises aux
Chemins de fer fédéraux suisses, par Roger Desponds, ingénieur.
Bibliographie. — Divers. — Les congrès. — Société suisse des ingénieurs et des architectes.
Documentation générale. — Informations diverses.

LA NOUVELLE GARE DE TRIAGE DE LAUSANNE ET SON RÔLE DANS LE CADRE DES CONCEPTIONS ACTUELLES DU TRAFIC DES MARCHANDISES AUX CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES

par ROGER DESPOND, ingénieur, directeur du 1^{er} arrondissement des CFF¹

Introduction

L'importance économique du trafic des marchandises aux Chemins de fer fédéraux apparaît clairement, si l'on sait que pour des recettes annuelles dépassant 1,5 milliard de francs, selon les résultats de 1966, le trafic des marchandises y contribue, à lui seul, pour un montant de près de 800 millions de francs avec quelque 28 millions de kilomètres-trains. Cette dernière valeur du trafic représente le tiers de la valeur annuelle totale, qui se montait, la même année, à 84,5 millions de kilomètres-trains. Or le trafic des marchandises, de 17 millions de tonnes en 1939, après avoir même baissé à 13,3 millions de tonnes en 1945, à la fin de la guerre, a progressé à peu près régulièrement pour atteindre 36,6 millions de tonnes en 1966, représentant 5400 millions de tonnes-kilomètres nettes. Une telle augmentation, de 231 %, de 1946 à 1966, sur les tonnes-kilomètres (fig. 1), jointe à la nécessité de rationaliser les

opérations en vue d'obtenir un abaissement du prix de revient, face à une concurrence toujours plus âpre, a incité les CFF à repenser la conception même de l'acheminement des marchandises.

Cette nouvelle conception prévoit un traitement spécial du trafic lourd, principalement par wagons complets, et du trafic accéléré des marchandises, groupant les colis express et en grande vitesse, et le trafic postal.

Rationalisation du trafic marchandises

En 1962, les CFF ont dépensé 150 millions de francs pour assurer l'ensemble des opérations de formation des trains, que ce soit, il est vrai, de voyageurs ou de marchandises. C'est dire que les 14 % du total de leurs

¹ MM. A. Dufour, B. Matthey, R. Dutoit, J.-L. Favre, R. Enning, ingénieurs, et G. Meylan, architecte, chefs de section à la Division des travaux du 1^{er} arrondissement des CFF à Lausanne, ont collaboré à l'élaboration de cet article.