

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 35 (1909)
Heft: 1

Artikel: Déviation de la ligne du Simplon à Territet
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-27546>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.02.2026

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

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraisant deux fois par mois.

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin, P. MANUEL, ingénieur, et Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Déviation de la ligne du Simplon à Territet.* — Association romande pour la navigation intérieure. — Concours pour un collège, à Pully. — Concours pour la Chapelle de Tell, à Lausanne : rapport du jury. — Appareils sanitaires défectueux. — Principaux travaux d'extension et de parachèvement à exécuter en 1909, sur le 1^{er} arrondissement des C. F. F. — Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes : Séances des 11 et 18 décembre 1908. — *Bibliographie.*

Déviation de la ligne du Simplon à Territet.

L'état de choses actuellement existant à Territet, ainsi que les inconvénients qui en découlent préoccupent depuis longtemps les intéressés et tous les habitants de la contrée. A maintes reprises déjà ceux-ci ont songé aux moyens d'améliorer la situation. Une proposition intéressante, entre autres, avait été faite il y a quelques années. Il s'agissait d'abaisser toute la ligne du Simplon d'une profondeur assez considérable et sur un long parcours ; cela aurait permis de transformer en passage supérieur le passage à niveau actuel ainsi que beaucoup d'autres. Ce plan était trop vaste pour pouvoir aboutir, il était un peu tardif et se heurtait à des difficultés qui dès l'abord le firent rejeter.

Il en est tout autrement du projet actuel. Par analogie avec les travaux exécutés ou projetés à Zurich et ailleurs, un des principaux intéressés a eu l'idée de proposer la *déviation* de la ligne actuelle. Ce projet séduisant a conquis d'emblée l'appui de l'opinion publique et des autorités communales et cantonales.

* * *

La topographie de la contrée indique qu'il ne faut pas chercher à enterrer la ligne sur son emplacement actuel, mais au contraire qu'il faut dévier le tracé en pénétrant en tunnel dans la montagne. Le croquis ci-joint (pl. 1, plan au 1/10000 et profil en long) fait voir de quelle manière le problème pourrait être résolu. La déviation commencerait à la sortie orientale de la gare de Montreux sans rien changer à cette gare récemment reconstruite. On passerait sur la route de Crin, le passage à niveau actuel étant supprimé, et immédiatement après avoir traversé par un pont ou un passage voûté la Baie de Montreux, on pénétrerait en souterrain dans la falaise abrupte de la rive gauche de ce ruisseau. Le tunnel en courbe passerait à une profondeur de 50 mètres du sol sous l'église de Montreux, pour venir déboucher sous et au droit du funiculaire Territet-Glion. La longueur de ce souterrain sous Les Planches serait d'environ 950 mètres.

La halte de Territet serait établie derrière le Grand Hôtel des Alpes de Territet, où l'on pourrait avoir une longueur à ciel ouvert d'au moins 165 mètres. Le bâtiment

actuel du funiculaire serait maintenu comme bâtiment de gare, en l'allongeant à l'Est. Le départ du funiculaire ne subirait pas de modification. Les trottoirs, munis d'abris, seraient mis en communication par des passages sous voie. Pour leur donner une longueur suffisante, le trottoir du côté de la montagne pourrait être prolongé sur une centaine de mètres dans l'intérieur du tunnel sous le funiculaire et le trottoir du côté du lac pourrait être à son tour prolongé sur une même distance dans l'intérieur du tunnel suivant. A la halte, la ligne serait en courbe, comme à la gare de Berne, la convexité serait tournée du côté du lac.

Après la partie à ciel ouvert, la déviation rentrerait en tunnel en faisant pénétrer le tracé dans la montagne et par une contre-courbe, passant sous le torrent de la Verraye, le souterrain viendrait déboucher sous la grande route, à l'ouest du Buffet de la station de Veytaux, les voies se raccordant tangentiellement aux voies actuelles devant le bâtiment aux voyageurs de cette station. La longueur de ce second tunnel sous Veytaux serait de 800 mètres.

Les courbes du tracé dévié, naturellement prononcées, ne descendraient pas au-dessous d'un rayon de 400 mètres, minimum actuel des courbes de cette ligne.

La déviation totale aurait ainsi une longueur de 2350 mètres environ, y compris les raccordements. La ligne actuelle serait désaffectée depuis la Baie de Montreux jusqu'à l'entrée occidentale de la station de Veytaux sur une longueur de 2000 mètres et, en comptant une largeur moyenne d'emprise de 15 mètres, on obtiendrait une surface de terrain disponible de 30,000 mètres carrés.

Quant au profil en long, on peut voir qu'il n'est pas difficile de trouver un palier horizontal de 300 mètres de longueur à la halte de Territet, et à plus forte raison un palier relatif en déclivité de 2 % à 3 %, tout en respectant la limite de 10 % de déclivité dans les tunnels. Il serait même possible en exhaussant légèrement (un mètre par exemple) la voie au palier de Territet, en adoptant l'altitude de 390,50 à cet endroit, de diminuer encore la déclivité dans les tunnels, ce qui serait désirable au point de vue de la traction des trains montants.

Il va de soi que les souterrains seront, pendant l'exploitation, éclairés électriquement en abondance. Des mesures spéciales devront aussi être prises pour enlever la

fumée des locomotives et pour l'aérage de ces tunnels ; si la ventilation naturelle, aidée de cheminées d'aérage, n'est pas suffisante, il faudra installer une ventilation artificielle plus ou moins puissante, à l'instar de ce qui se pratique dans les longs tunnels.

La construction des deux tunnels, celui des Planches et celui de Veytaux, ne semble pas présenter des difficultés par la nature des terrains traversés. On se trouve en pleine roche calcaire avec quelques couches affleurantes de tuf et de sable.

Les matériaux provenant de l'excavation pourront servir utilement aux quais projetés et en voie d'exécution le long du lac. Les tunnels pourront être attaqués non seulement par leurs deux embouchures, mais aussi par des puits, ce qui diminuera la durée de la construction.

Les travaux pourront s'effectuer sans entraver en rien la circulation des trains sur la ligne actuelle ni la circulation sur les routes et chemins, ce qui ne serait pas le cas pour la construction des passages inférieurs projetés, spécialement celui de Territet, et pour les transformations à faire à la halte actuelle de Territet.

* * *

Actuellement la route cantonale de Lausanne à St-Maurice est si étroite et si resserrée entre l'hôtel National à Montreux et le passage à niveau de Territet qu'elle en devient insuffisante et dangereuse. Par endroits la chaussée n'atteint pas six mètres de largeur, elle est parcourue par une ligne de tramways, elle n'a de trottoir que d'un seul côté, encore celui-ci est-il très peu large sur plusieurs points. Du côté aval une rangée ininterrompue d'immeubles de dimensions et de valeur considérables rend impossible toute tentative de rélargissement. Du côté amont on se heurte au mur très élevé qui soutient la voie ferrée. La route cantonale est ainsi un long et étroit boyau d'un aspect fort dégradé, dont l'entretien est coûteux et toujours défecueux, où le soleil ne peut atteindre la chaussée pour en sécher le sol.

Il faut ajouter que cette route est la seule voie de communication qui existe entre toute la partie Est du canton ainsi que le Valais d'une part et le reste du canton et Lausanne d'autre part. Tout le trafic routier qui vient du district d'Aigle, du Valais et de la Savoie par le Bouveret aboutit à cet étroit goulot. Il n'y a, de plus, aucune possibilité de pouvoir jamais détourner autre part ce trafic si important ; on n'a aucun espoir de pouvoir décharger d'une façon pratique, et sans faire des dépenses excessives, cette route si fréquentée : la pente très abrupte de la montagne en cet endroit et la profondeur du lac rendant impossible la création d'un quai un peu large, il n'est pas possible non plus d'établir une route supérieure pour décharger la route cantonale, le seul espace disponible étant occupé par la voie ferrée.

A cela viennent se joindre les inconvénients qui proviennent du grand passage à niveau de Territet lui-même : arrêt dans la circulation des tramways, des chars et des voitures, retard et ennuis de tous genres pour les piétons

et les promeneurs. Une enquête faite il y a quelque temps par les soins du Département des Travaux publics donne à cet égard des chiffres éloquents. La contrée est véritablement coupée en deux, les rapports entre la partie orientale du pays et la partie occidentale sont rendus difficiles : le développement de la partie Est de la commune des Planches souffre sérieusement de cet état de choses.

C'est dans le but d'y remédier, comme aussi de supprimer les dangers et difficultés de leur propre trafic, que les Chemins de fer fédéraux ont décidé de transformer le passage à niveau en un passage inférieur.

On doit reconnaître sans peine qu'à certains égards ce serait un avantage, que cela améliorerait la circulation entre les deux parties de la contrée, et supprimerait les retards et les arrêts. Mais les autres inconvénients si graves signalés plus haut seraient maintenus en entier ; ils seraient même aggravés à tel point que l'amélioration projetée deviendrait illusoire.

Non seulement la route cantonale serait toujours aussi étroite, aussi encombrée, aussi fatiguée qu'auparavant, mais cette absence de place, cette exiguité, cette apparence de boyau, seraient prolongées sur plusieurs centaines de mètres. Aujourd'hui en effet, à partir de la propriété Polak la route remonte, elle sort de l'espèce de fossé où elle se trouvait, jusqu'à Territet où a l'impression d'être de nouveau en plein air et au soleil.

Mais une fois le passage inférieur créé, la partie de la route qui est enterrée sera prolongée et ce ne sera qu'à Territet qu'on réapparaîtra au jour pour ainsi dire. Nous ne parlons que pour mémoire de l'entretien coûteux qu'une route de ce genre exigera. Nous tenons à rappeler par contre les inconvénients nombreux qu'il y a pour l'hygiène et même pour la sécurité publique à rendre obscure sur un aussi long parcours une route de cette importance. On peut dire, sans crainte d'être démenti, que la circulation y sera peu agréable, qu'on ne passera par là que parce qu'on y sera forcé, qu'on ne choisira pas cette route pour y diriger sa promenade, ce qui a une très haute importance dans une contrée qui vit de l'industrie des étrangers, bref que la séparation, la coupure d'avec Montreux et le reste du pays sera bien plus complète et plus préjudiciable encore qu'elle ne l'est aujourd'hui.

De plus l'effet moral sur la population entière, sur les gens du pays aussi bien que sur les étrangers, sera fâcheux, car on se rendra compte qu'il n'y aura plus d'amélioration possible. Aujourd'hui, quoique l'on souffre de l'état de choses actuel, on en prend facilement son parti en se disant que dans un délai assez court tout cela sera transformé. Lorsque le passage inférieur aura été établi, lorsqu'une somme d'un à deux millions de francs y aura été consacrée, ainsi qu'aux aménagements que cela entraînera, on aura le sentiment bien net que tout cela est définitif, qu'on ne peut plus rien y changer, qu'à tout jamais on sera ainsi étouffé entre la voie et le mur des maisons, que plus que jamais on ne pourra améliorer une situation qui paraîtra d'autant plus déplorable qu'elle n'aura plus d'issue favorable.

ble. Et chacun se dira, et avec quelque raison, que mieux valait la situation ancienne, et qu'il est bien regrettable que l'on ait dépensé autant d'argent pour un si piteux résultat.

* * *

Il semble donc que l'exécution du présent projet s'impose comme le seul remède à la situation, comme la solution définitive de tous les problèmes si complexes qui intéressent le développement de toute cette partie du canton.

Nous nous permettons de rappeler quelques-uns des avantages de ce projet.

Tout d'abord les travaux nécessaires à l'aménagement de l'emplacement actuel du passage à niveau seront insignifiants : point d'interruption de la circulation, point de fouilles profondes, de déblais, ni d'excavations considérables, aucun de ces inconvénients que les travaux infinitésimement plus compliqués du passage inférieur ne manqueraient pas d'amener dans un endroit aussi fréquenté.

En exécutant ce projet, la voie actuelle des Chemins de fer devient inutile et le mur qui longe en amont la route cantonale et qui l'enserre peut disparaître. La largeur totale de celle-ci peut alors être portée à 27 mètres dans sa partie la plus large et à 15 mètres dans sa partie la plus étroite, largeur qui suffira, semble-t-il, à la circulation présente et future.

Il reste en outre un espace libre, bien suffisant pour qu'on puisse y créer de nouvelles artères d'une utilité incontestable ; d'abord une route supérieure de 12 mètres partant du passage à niveau actuel pour aller à mi-côte dans la direction de Montreux ; elle reliera Territet à la gare de Montreux et à Clarens, et pourra servir de promenade pour les étrangers. Cette route nouvelle, beaucoup plus gaie et plus ensoleillée que la route cantonale, sera utilisée de préférence à celle-ci. Elle la déchargera donc d'une façon très sensible, et, ce dont il est juste de tenir compte, l'accès au débarcadère de Territet est amélioré ainsi que la partie inférieure de la route cantonale qui descend des Planches à Territet. A Territet même la disparition de la voie actuelle mettra à la disposition du public une esplanade merveilleuse dont la vue est imprenable.

Le transfert de la gare de Territet, de sa position actuelle au nouvel emplacement projeté est aussi un avantage incontestable, autant pour la commodité des voyageurs que pour leur sécurité : la gare des C. F. F., celles du Territet-Glion et du futur funiculaire Territet-Mont-Fleuri seront réunies sous la même marquise et les voyageurs pourront passer de l'une à l'autre à pied sec et à couvert, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et ce qui ne serait pas le cas non plus avec la transformation de la gare actuelle telle qu'elle est projetée par les C. F. F. Les voyageurs pourront se rendre d'une gare à l'autre sans être obligés de traverser une route très fréquentée, parcourue par une ligne de tramways et par des voitures et des automobiles en grand nombre, et où les accidents sont toujours possibles.

Les terrains, jusqu'ici occupés par le chemin de fer

passant au domaine public, deviennent utiles à tout le monde et par là aussi une cause de développement général pour toute la contrée ; en outre d'autres terrains redeviennent productifs, des propriétés actuelles sont améliorées, des constructions nouvelles sont rendues possibles. Tout cela ne peut que contribuer à étendre la prospérité générale du pays. Ne semble-t-il pas évident que dans une contrée où il y a si peu de terrains disponibles, serré que l'on est entre le lac et les montagnes, dans une contrée où le sol a atteint une telle valeur, ce soit une faute économique que d'employer une surface considérable pour une ligne de chemin de fer alors que celle-ci peut être transportée sur des terrains improductifs.

Nous rappelons encore ce fait important que le déplacement de la ligne du chemin de fer est vivement désiré par les propriétaires voisins à cause du bruit des trains. C'est un fait avéré que depuis l'ouverture du Simplon, depuis la création des trains de nuit, plusieurs chambres d'hôtels sont devenues inhabitables.

Enfin, si le projet présenté semble bien grandiose, il faut reconnaître qu'il a sur les projets concurrents l'avantage d'arriver seul à un résultat définitif. C'est un sacrifice à faire, mais il sera fait une fois pour toutes ; les intéressés se rendent fort bien compte que si le projet des C. F. F. de passage inférieur à Territet est mis à exécution, il ne s'écoulera pas un temps bien long avant que les inconvénients multiples, qui sont la conséquence de l'état de choses actuel, aggravé par les travaux accomplis et par l'augmentation régulière de la circulation, ne les obligent à tenter de nouveaux travaux gigantesques, et d'un succès problématique, dans le but d'améliorer en quelque mesure les rapports entre les parties orientale et occidentale de la Commune. Or, qu'il s'agisse de créer un quai d'une façon quelconque au travers de la Baie de Territet, qu'il faille faire une excavation sous la voie actuelle des C. F. F. pour rélargir la route cantonale, qu'il faille exproprier des immeubles considérables pour obtenir un meilleur passage, l'une de ces solutions comme l'autre (et encore ne sont-elles pas nombreuses) nécessiteront des travaux difficiles et compliqués dont le prix sera pour le moins égal à celui que coûtera la création du tunnel proposé, si même il ne le dépasse pas.

En face de ces avantages nombreux et évidents, nous ne voyons pas que la déviation projetée ait d'inconvénient ; le tunnel ne passe sous aucun bâtiment, à moins que ce ne soit à une profondeur telle que les propriétaires n'en subiront pas de dommage. Il n'y a aucun changement dans les stations desservies, la voie est allongée d'une longueur trop insignifiante pour que les trajets en deviennent plus longs, au contraire, l'amélioration du palier de la gare de Territet, rendant plus facile le démarrage des trains, ne peut qu'améliorer le trafic.

Nous tenons à réfuter le seul argument que nous ayons entendu avancer contre ce projet. On prétend que le fait de passer en tunnel dans la plus belle partie du pays causera une déception aux étrangers qui voyagent sur les Chemins de fer fédéraux. Nous ne le croyons pas. Il faut remarquer, en effet, que, depuis la gare de Montreux jusqu'à la gare de

Territet, la vue est continuellement masquée par de hautes maisons. Le voyageur qui aujourd'hui regarde par la fenêtre de sa voiture ne voit que des façades d'hôtels et encore des façades postérieures, des toits et des cheminées. Nous ne pensons pas qu'il ait à regretter ce spectacle si la voie passe en tunnel. Il est vrai que depuis la gare de Territet à la limite du territoire de Veytaux on a un peu de vue. Mais c'est la vue du couchant qui est de second ordre à Montreux, elle est moins belle que celle que l'on a avant d'arriver à Montreux ou depuis la gare de Veytaux. La suppression de la vue sur un parcours de quelque cent mètres ne peut faire de tort ni aux Chemins de fer fédéraux, ni à la réputation de la contrée elle-même. Bien au contraire, il est préitable, semble-t-il, que les gens soient forcés de s'arrêter pour jouir de la vue et qu'ils sachent qu'on ne connaît pas Montreux ou Territet pour avoir vu un peu de paysage par la portière d'un wagon.

Il a été fait une étude détaillée de ce projet et nous en relevons les indications suivantes :

Le tunnel sous les Planches depuis la Baie de Montreux à Crin jusqu'aux droits du Funiculaire de Territet a une longueur de 959^m,50. Il ne passe sous aucun bâtiment, sauf sous une dépendance de l'Hôtel de Hollande, et à une profondeur de 20 m. sous cette dépendance. Il évite totalement le cimetière de Territet.

Le second tunnel, sous Veytaux, a une longueur de 792^m,40 et passe sous cinq bâtiments, à des profondeurs variables, de 8 m. au minimum pour quatre de ces bâtiments et à 4^m,50 environ mesurés du fond des caves jusqu'au-dessus de la voûte du tunnel du cinquième bâtiment, qui est un bâtiment industriel, pour lequel des mesures spéciales devront être prises pour la construction.

Entre les deux tunnels et derrière l'Hôtel des Alpes la halte actuelle du Funiculaire et l'Eglise anglaise se trouve la future halte de Territet de 163 m. à ciel ouvert et de 194 m. de longueur totale de trottoirs.

La longueur totale du tracé dévié est de 2324 m., tandis que la ligne actuelle a une longueur de 2278 m.

L'allongement provoqué par la déviation est donc de 46 m. Il est ainsi très probable que, par le jeu des arrondis kilométriques, elle n'aura qu'une influence minime et peut-être nulle sur les tarifs de transport.

Le rayon minimum de courbure est de 400 m. pour le tunnel sous les Planches et à la halte de Territet. Dans le tunnel sous Veytaux, ce rayon est de 600 m., il est de 700 m. au débouché oriental.

Le profil en long prévoit une rampe de 9,16% dans le tunnel sous Veytaux, un palier relatif (rampe de 3%) à la halte de Territet et une rampe de 8,67% dans le tunnel sous les Planches.

On a admis que l'entrevoie aurait sur toute la longueur de la déviation une largeur de 2^m,80 au minimum, soit 4^m,30 d'axe en axe de la ligne de voie. A la halte de Territet cette distance est de 4^m,50.

Le profil en travers du tunnel mesure une largeur de 8^m,20 entre les piédroits, ainsi suffisante pour permettre aux ouvriers de la voie de se tenir sans danger, soit dans l'entrevoie, soit sur le bord extérieur vers les piédroits. On a néanmoins prévu des niches au nombre de 109.

Les tunnels sont revêtus en maçonnerie au mortier de ciment d'une épaisseur de 80 cm. aux piédroits et de 60 cm. à la clé de voûte sur toute la longueur des tunnels. Ces épaisseurs sont augmentées à 1^m,40 pour les piédroits et 1 m. pour la voûte dans les parties élargies aux embouchures vers la halte de Territet.

On a aussi prévu un canal pour l'écoulement des eaux ; ce canal est placé dans l'axe du tunnel entre les deux voies.

Pour la construction de la halte de Territet, dans la partie à ciel ouvert, il faut s'enfoncer dans la montagne, ce qui nécessite un très gros cube de terrassements et un mur de soutènement très important. L'épaisseur de ce mur a été calculée d'après la poussée totale des terres et est prévue sur les dessins et dans les mètres comme un mur plein. Il est probable qu'en pratique on construira ce mur avec des piliers et des voûtes de décharge et une épaisseur correspondante à un mur de revêtement, si l'on trouve du rocher, sur tout ou en partie.

Ce projet prévoit aussi un nouveau pont à double voie, pont métallique d'une seule travée de 22 m. d'ouverture avec tablier indépendant sur la Baie de Montreux.

Au sortir de la gare de Montreux se trouve une forte tranchée en amont avec un mur de revêtement.

Le raccordement à la gare de Veytaux se fait en remblai sans travaux spéciaux.

A la halte de Territet, le trottoir, côté montagne, a une largeur de 4 m., tandis que celui du côté du lac en a une de 8 m. Ces largeurs sont réduites à 2 m. dans le tunnel sous les Planches et à 4 m. dans celui sous Veytaux. La communication entre ces deux trottoirs se fait par un grand passage sous voie centrale, avec escaliers pour voyageurs et ascenseurs pour les bagages. En outre, à l'occident, se trouve une passerelle passant sur la tête du tunnel pour faire communiquer le trottoir amont avec le quai de départ du funiculaire, quai en bordure du trottoir aval de la halte. On peut remarquer qu'une passerelle semblable, pour le trottoir amont, pourrait s'établir à l'orient. Ces trottoirs seront couverts sur toute la longueur.

Le devis de ces travaux s'établit de la manière suivante :

A. *Frais d'étude, de direction et surveillance des travaux en bloc* Fr. 80 000

B. *Expropriations* :

Achats de terrains et de bâtiments, indemnités pour servitudes temporaires ou définitives, frais d'estimations et de justice. Imprévus » 300 000

C. *Intérêts intercalaires* Néant.

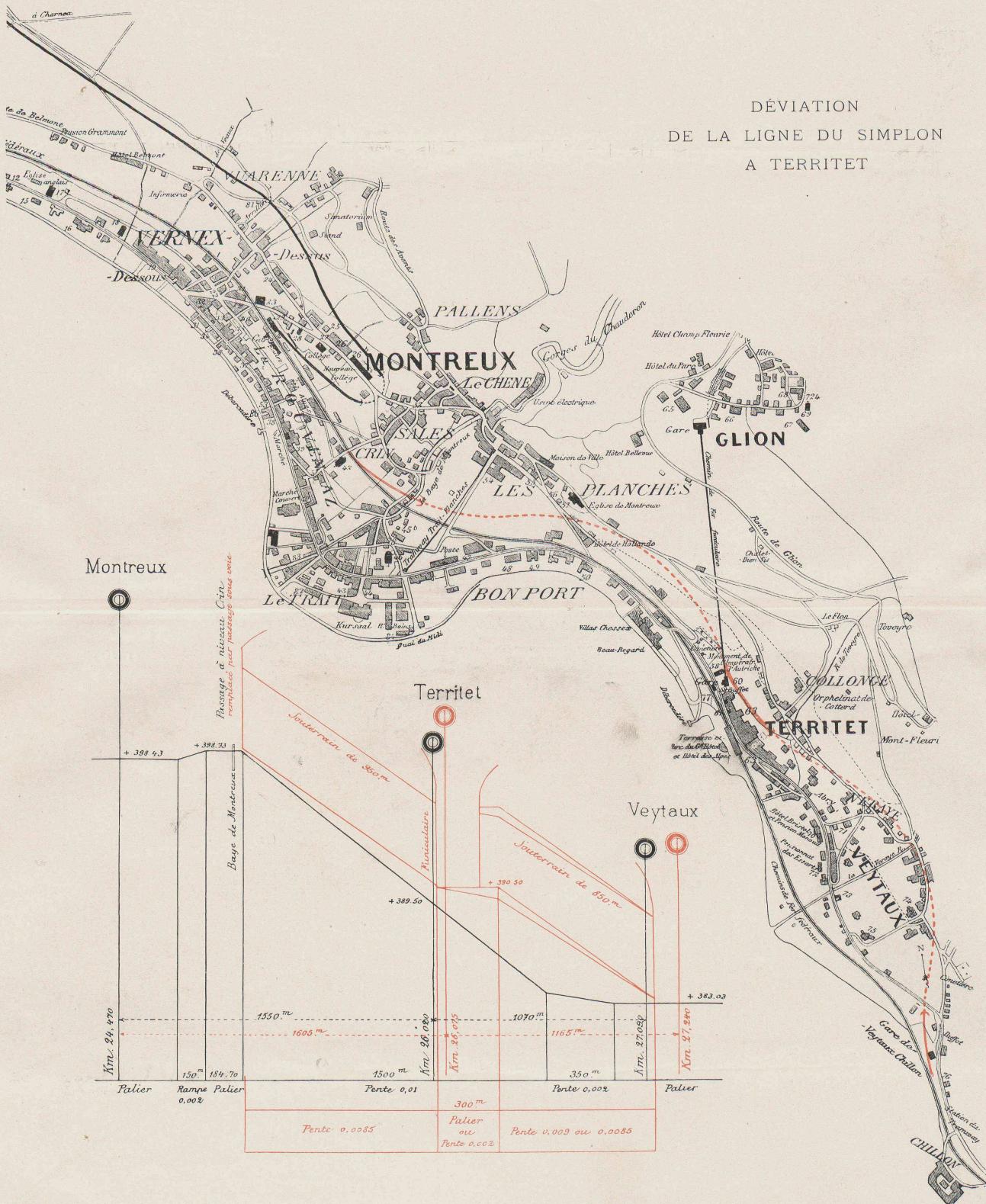
D. *Etablissement de la ligne* :

1. *Terrassements et ouvrages d'art*.

a. *Terrassements et murs* :

Travaux préparatoires, tranchée par la ligne

A reporter Fr. 380 000



Plan au 1 : 10 000 et profil en long.

Seite / page

leer / vide /
blank

<i>Report</i>	Fr. 380 000
à ciel ouvert du raccordement à la gare de Montreux. Tranchée pour la ligne à ciel ouvert à la halte de Territet; fouilles pour le mur de soutènement, terrassements pour le raccordement à Veytaux. Le tout, y compris le transport de déblais	» 232 554
Murs de soutènement et revêtement, y compris construction partielle du funiculaire	» 639 141
b. <i>Tunnels</i> :	
Extraction des déblais, maçonnerie, chape, niches et portails	» 2 766 750
c. <i>Ponts</i> :	
Passerelles, passages sous voie, marquises, ascenseurs à bagages	» 110 041
d. <i>Ballastage</i>	» 26 828
e. <i>Empierrement</i> ,	
y compris carrelage des trottoirs de Territet	» 24 160
2. <i>Voie de fer</i> :	
Dépose et repose des voies, plus-value pour rails de 50 kg. par mètre courant dans les tunnels	» 28 000
3. <i>Bâtiments</i>	» 1 000
4. <i>Télégraphe</i> , signaux et divers	» 20 000
Total pour D	Fr. 4 228 474
E. <i>Imprévu</i> total	» 171 526
Montant total du devis	<u>Fr. 4 400 000</u>

Il est à remarquer que les chantiers se trouveront à proximité immédiate du lac pour le dépôt des déblais et des carrières pour l'approvisionnement des pierres.

On devra naturellement déduire de cette dépense la valeur des terrains de la ligne actuelle devenant disponibles.

On compte une durée de deux ans pour l'exécution des travaux.

Association romande pour la navigation intérieure.

Nous avons reçu la lettre suivante :

Monsieur le Rédacteur.

Vous n'ignorez pas qu'il s'est constitué récemment, en Suisse romande, une Association pour le développement de la Navigation Intérieure.

Cette Société est appelée à centraliser les efforts des personnes qui, se basant sur les études et les expériences faites dans d'autres pays, estiment que le nôtre ne saurait demeurer plus longtemps indifférent à l'égard d'un progrès économique qui ne tardera pas à s'imposer.

Permettez-nous, par votre organe, d'adresser ici un chaleureux appel aux ingénieurs, aux industriels, ainsi qu'aux personnes appartenant à des professions libérales, pour leur demander leur adhésion.

Nous n'avons, hélas! aucun avantage matériel à leur offrir en échange. Il ne s'agit que de l'intérêt du pays. Mais nous estimons que c'est déjà beaucoup.

Aux termes de l'article 5 de ses statuts, notre Association reçoit des membres *effectifs*, payant une cotisation annuelle de cinq francs; des membres *collectifs*, cotisation fr. 10 (raisons sociales, sociétés, corporations, etc.); enfin les adhérents désireux de s'acquitter en une seule fois de leurs cotisations peuvent se faire recevoir *membres à vie* moyennant un versement unique de cinquante francs au minimum.

Parmi les premières adhésions recueillies, il convient de mentionner :

Le Département fédéral de l'Intérieur; l'Association commerciale et industrielle de Neuchâtel; la Chambre de Commerce de Genève; la Chambre de Commerce française de Genève; la Chambre syndicale de l'Automobile, du Cycle et parties qui s'y rattachent; la Société générale pour le commerce des matériaux de construction, Fribourg; la Section neuchâteloise de la Société suisse des Voyageurs de commerce; la Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes, etc., etc.

Le Comité se compose actuellement de :

MM. Isaac Soullier, président, Genève; Georges Autran, premier vice-président, Genève; Ch.-J. Mégevet, deuxième vice-président, Genève; Paul Balmer, secrétaire, Genève; Camille Morel, trésorier, Genève; H. Develey, ingénieur en chef des Travaux publics, Lausanne; Ch. Borel, ingénieur, Neuchâtel; Gremaud, ingénieur cantonal, Fribourg; lieutenant-colonel d'Allèves, ingénieur de l'Etat, Sion.

Les adhérents des cantons de Vaud, Neuchâtel, Fribourg et Valais se groupent en sections ayant pour principale tâche d'étudier les questions qui concernent plus particulièrement leurs intérêts régionaux.

Chacun de ces cantons est représenté par un délégué dans le sein du Comité, dont le siège est à Genève, rue de la Cité, 19.

Nous vous prions, Monsieur le Rédacteur, de bien vouloir signaler le puissant mouvement d'opinion publique grâce auquel la Suisse romande se trouvera dotée, dès les premiers jours de 1909, d'une organisation ne le cédant en rien aux importants groupements qui, à Bâle, à St-Gall, à Zurich, poursuivent le même but.

Veuillez agréer, etc.

Genève, le 21 décembre 1908.

Association romande pour la Navigation Intérieure :

Le Secrétaire,

Paul BALMER.

Le Président,

I. SOULLIER.

Divers.

Concours pour un collège à Pully.

Nous reproduisons aux pages 6, 7 et 8 les principales planches des projets «En Coteau» (II^{me} prix), de MM. Taillens et Dubois, architectes, à Lausanne, et «Trois au guillon» (III^{me} prix), de MM. Weissbrodt et Jasselin, architectes, à Renens et à Genève.

¹ Voir N° du 25 décembre 1908, page 286.