Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 77 (1951)
Heft: 10

Artikel: Suppression du passage à niveau de Territet et route de transit
Autor: Déglon, R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-58151

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: 07.12.2025

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

comparer les deux poutres de la figure 14 pour trouver des contradictions dans cette dernière méthode. Comme on sait, la seconde poutre supporte une charge beaucoup plus grande que la première.

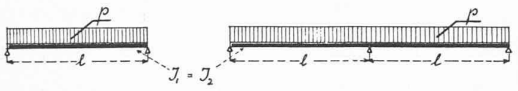

Fig. 14.

Les principes de dimensionnement de la théorie de la plasticité peuvent paraître à première vue osés ou pratiquement pas assez exacts. En fait il n'en est rien et même, après examen approfondi, on s'aperçoit qu'ils sont également applicables à tous les problèmes statiques. Avec une utilisation rationnelle de la théorie de la plasticité, nous pouvons suivre les déformations des constructions aussi dans le domaine élastoplastique.

Cette étude ne cesse pas d'être valable si, en un point de la construction, la tension dépasse la limite élastique. En effet, en négligeant les déformations élastoplastiques, on obtient des résultats erronés pour certaines constructions.

Les méthodes classiques ne respectent pas le principe : « même degré de sécurité pour divers types de constructions ».

Notre méthode de dimensionnement ne contient pas ces fautes et contradictions et permet un dimensionnement plus économique.

Nous espérons que cette étude aidera à placer dans la lumière qu'elle mérite la théorie de la plasticité, qui fut maintes fois attaquée.

BIBLIOGRAPHIE

Flambage par compression axiale. Application de la théorie de la plasticité, par A. Szécsi, ingénieur. (« Bulletin technique de la Suisse romande », nº 4, du 12 février 1949.)

Die Knickfestigkeit der technisch wichtigsten Baustoffe, par Prof. Dr M. Ros et Dr ing. J. Brunner.

Suppression du passage à niveau de Territet et route de transit

par R. DÉGLON, ingénieur cantonal, Lausanne [1]

La route principale nº 9, de Vallorbe à Brigue, par Lausanne, franchit les voies des chemins de fer fédéraux à Territet, sur territoire de la commune de Montreux-Les Planches. C'est le dernier passage à niveau restant à supprimer sur cette artère de grande communication.

Cette traversée est un obstacle qui n'est plus tolérable sur une route internationale de cette importance et sur laquelle l'intensité de la circulation est une des plus fortes en Suisse. Il y a lieu, en effet, de remarquer que ce passage est fermé plus de six heures sur vingt-quatre, arrêtant ainsi un trafic qui dépasse parfois 5000 véhicules par jour.

La suppression de cette entrave à l'écoulement du trafic a déjà fait l'objet, au cours de ces cinquante dernières années, de très nombreux projets, études, concours d'idées, dont aucun n'a donné de résultat positif jusqu'à ces derniers temps. Une des solutions préconisées consistait à détourner la ligne C. F. F. du Simplon en tunnel entre la gare de Montreux et un point situé à la sortie orientale de Territet, pour laisser la place à la route qui n'avait plus, de ce fait, à franchir les voies.

Mais ce projet, comme les précédents, fut écarté pour des

[1] Article paru au nº 3, 1951, de « La route et la circulation routière », organe officiel de l'*Association suisse des professionnels de la route*, qui a bien voulu mettre à notre disposition les clichés des figures. (Réd.).

Fig. 1. — Situation de la route de transit projetée et du nouveau passage sous voies.

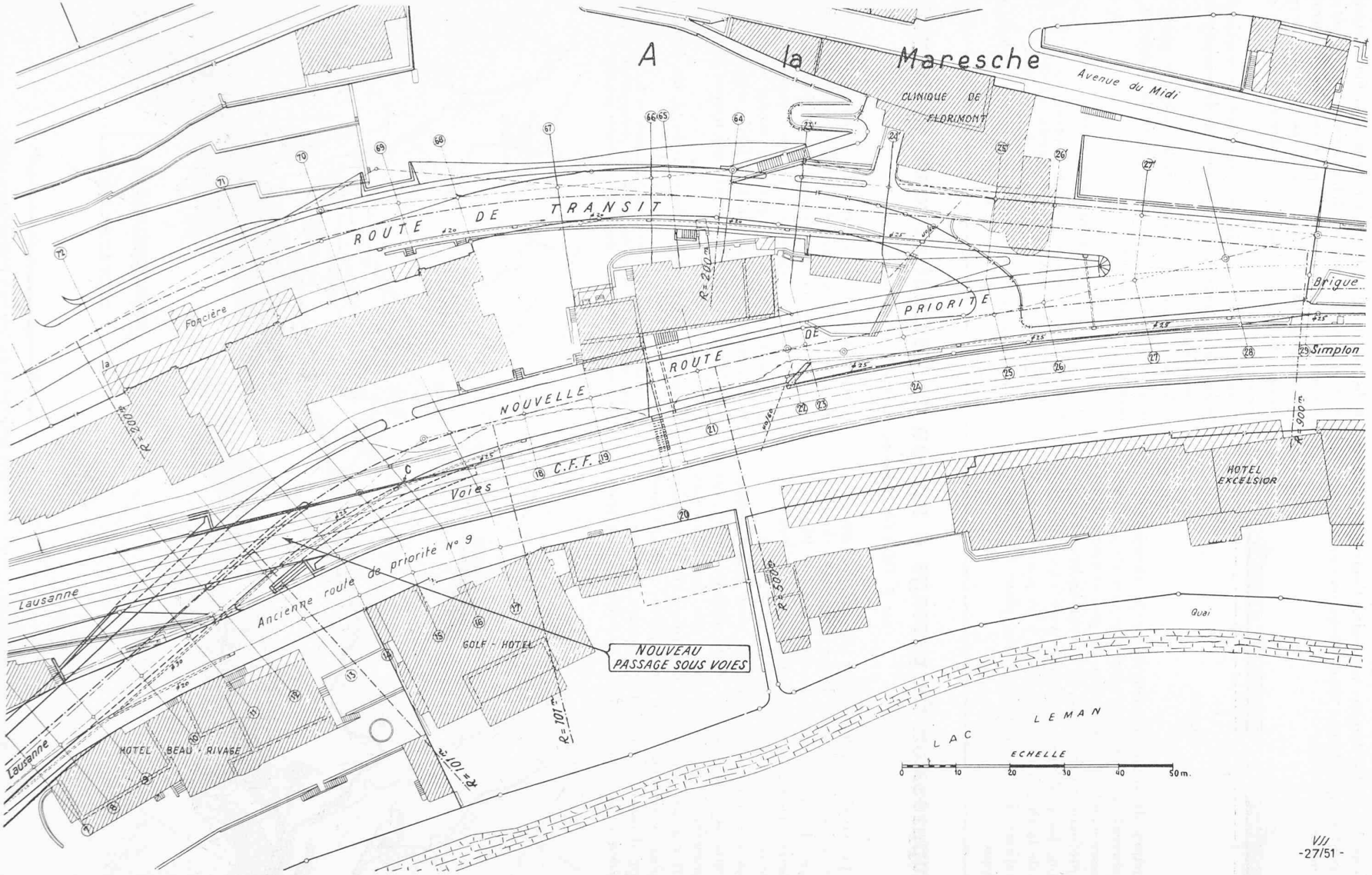

Fig. 2. — Plan général du projet de route de transit et du nouveau passage sous voies.

motifs d'ordre technique et surtout financier, puisque aujourd'hui sa réalisation dépasserait 15 millions de francs.

Les usagers de la route, ainsi que les habitants d'une de nos plus belles régions du canton, désespéraient de voir leur vœu entrer dans la voie des réalités lorsque, en 1947, le Département des travaux publics reprit tout ce problème sur un plan beaucoup plus général.

Entre Vevey et Villeneuve, la route principale nº 9 traverse plusieurs villes et agglomérations importantes qui, sur plus de 11 km, se succèdent sans interruption. Sur plusieurs tronçons, la chaussée, bordée de bâtiments contigus, utilisée par le tramway électrique Vevey-Montreux-Villeneuve, est étroite et ne peut être élargie.

Il est évident que, dans un avenir plus ou moins rapproché, cette route du littoral ne suffira plus du tout à écouler normalement le trafic intense, tant local que touristique, de cette région, surtout si le nombre des véhicules à moteur continue à augmenter dans la proportion de ces dernières années.

Pour tenir compte de cette situation, il a été nécessaire et prudent de prévoir le détournement d'une partie de ce trafic en dehors des zones construites et de réserver déjà maintenant les possibilités de construction d'une artère destinée à la circulation de transit.

Le tracé de cette dernière a fait l'objet de plusieurs études qui ont permis d'établir un projet, admis en 1948 par l'Etat et les communes intéressées. Cette route, d'une longueur de 11 km, évite toutes les localités du bord du lac et n'est traversée par aucune ligne de chemin de fer ni de tramway pourtant si nombreuses dans la région.

Or, cette artère de transit, dont le tracé est constamment maintenu au nord de la ligne du Simplon, aboutit précisément au passage à niveau de Territet, côté amont des voies C. F. F.

De cette disposition résulte une grande simplification du problème de la suppression du dit passage ; il suffisait, en effet, d'établir un raccordement de cette route de transit à la ville de Montreux par un passage sous voie ; la question était ainsi résolue.

Les Services techniques du département ont étudié et établi le projet de ce raccordement qui, par un ouvrage de grande portée, passe sous la ligne du Simplon 1 km environ au nord-ouest du passage à niveau actuel, lieu dit « Bon Port » où les voies sont à un niveau surélevé par rapport à celui de la route cantonale existante.

Le projet du département, dont les travaux viennent d'être commencés, comprend la construction d'une chaussée de 9 m de largeur, avec deux trottoirs de 2 m pour la route de transit et le raccordement au passage inférieur. La longueur totale de ces nouvelles artères est de 1,500 km, les déclivités sont de 3 % en moyenne et les sinuosités s'inscrivent dans des courbes dont le rayon varie entre 200 et 900 m.

Mais l'établissement de ces nouvelles voies impose d'autre part la construction d'importants ouvrages qui, sans entrer dans les détails, sont les suivants :

a) Un pont biais sous les voies C. F. F., de 50 m d'ouverture maximum, constitué par une dalle pleine en béton armé avec un appui central.

b) La déviation sur 150 m environ de l'avenue du Midi.

c) L'aménagement sous la route de deux passages à piétons de 3 et 4 m de largeur et de 20 et 25 m de longueur.

d) La démolition et transformation de plusieurs immeubles locatifs.

e) La construction de nombreux murs de soutènement en béton armé, de 4 à 5 m de hauteur, avec parements vus en moellons.

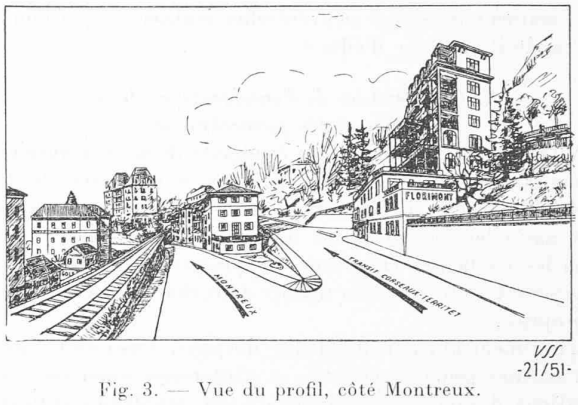

Fig. 3. — Vue du profil, côté Montreux.

Le coût total de ces travaux est évalué à 2 250 000 francs. La durée de leur exécution est de deux ans (1951 à 1952), selon un programme de construction établi d'entente avec l'Administration des chemins de fer fédéraux.

A leur achèvement, le dernier passage à niveau de cette route internationale aura été supprimé.

Cette réalisation importante aura des répercussions heureuses pour le développement des belles régions touristiques de la Riviera vaudoise et pour l'économie générale de notre beau pays.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

La formation des ingénieurs

Rapport de la Commission pour les questions sociales au Comité central de la S. I. A.

Introduction

La position sociale des universitaires exerçant une profession technique est-elle susceptible d'être consolidée et améliorée ?

Voilà l'essentiel de la question que le Comité central de la S. I. A. a confiée pour étude à la « Commission pour les questions sociales ». Dans le cadre de ses travaux, cette commission a décidé d'examiner, entre autres, si l'enseignement donné aujourd'hui par les Hautes écoles techniques donne entière satisfaction ou, si tel n'est pas le cas, d'étudier comment cet enseignement pourrait être amélioré.

Pour posséder une base d'appréciation aussi large que possible, la commission a proposé au Comité central d'inviter les sections de la S. I. A. à procéder à une enquête préalable auprès d'un certain nombre de leurs membres.

Plus de deux cents réponses sont parvenues, émanant d'anciens élèves des Ecoles polytechniques de Zurich et de Lausanne, exposant des points de vue très divers et parfois très documentés sur la question de la formation des ingénieurs. La commission n'a malheureusement pas été en mesure d'en tirer des conclusions tenant compte de toutes les opinions exprimées, mais après avoir examiné celles-ci en toute objectivité, elle soumet aujourd'hui au Comité central le résultat de ses délibérations.

Le problème posé peut être traité en partant des deux questions suivantes :

A. Que doit-on attendre de l'enseignement des écoles polytechniques ?