

# Projet de nouvelles voies de communication entre la ville et la gare de Lausanne

Autor(en): **Verrey, Henri**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2 (1876)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3965>

## **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.

supporté par un système de cintres des plus simples. La construction de la voûte ne prenant que quelques jours, on n'est pas soumis, avec ce genre de travail, aux règles de prévoyance que nécessite la construction d'une voûte en moellons ; de fortes crues n'étant pas à prévoir, on peut installer les cintres sans trop s'occuper de l'encombrement qu'ils produisent dans le lit du cours d'eau ; en outre, la voûte se coulant par couches successives concentriques se supportant les unes les autres, il suffit de donner aux cintres les dimensions nécessaires pour résister à la pression de la première couche.

Les cintres du pont de Vevey, espacés de 50 centimètres entre eux, se composaient de vaux formés de planches découpées de trois centimètres d'épaisseur, supportées par des pointelles encastrées à leur partie inférieure dans une semelle en béton coulée à cet effet dans le lit du torrent.

Sur ces cintres étaient disposés des couchis jointifs dessinant exactement l'intrados de la voûte. La forme des têtes et des tympans était déterminée par deux parois en planches, sur lesquelles étaient cloués des liteaux représentant en relief les joints fictifs des voussoirs. C'est dans ce moule que le béton fut coulé par couches concentriques successives de trente à quarante centimètres d'épaisseur, fortement damées. La confection de chacune des couches demanda une journée de travail. La prise du béton s'opérait pendant la nuit ; aussi, pour former la liaison entre deux couches adjacentes, était-on obligé de commencer, avant toute application nouvelle, par piquer la couche durcie, puis d'étendre à sa surface un bain de mortier composé à parties égales de sable fin et de ciment.

La construction complète de la voûte ne prit que quelques jours et fut terminée au commencement du mois de mai.

Le décentrement ne s'opéra qu'un mois plus tard pour laisser au béton le temps de durcir ; pendant ce laps de temps, le pont était continuellement arrosé.

Il ne se produisit pas d'affaissement au décentrement, seulement on aperçut aux naissances de la voûte une légère fissure qui ne dépassa pas un millimètre de largeur. Lors de l'épreuve du pont qui eut lieu au mois d'août au moyen d'une charge roulante de 10 600 kilogrammes, cette fissure n'augmenta pas et l'on ne remarqua aucune détérioration de l'ouvrage.

Depuis deux ans que le pont est livré à la circulation, cette fissure n'a pas augmenté ; elle disparaît presque complètement en été pour reprendre ses dimensions primitives dans les grands froids.

Le pont de Vevey fut exécuté à forfait par la maison Delastre de Virieu (Ain) pour la somme de 37 000 fr. Le cube de béton employé est de 1100 mètres cubes, ce qui fait ressortir le prix du béton à environ 34 francs le mètre cube.

Le radier, qui fut construit plutôt en vue d'une correction du lit du torrent que dans le but de consolider le pont, et qui du reste rentre dans le système adopté pour la correction de la Veveyse, fut payé 3 500 fr.

Le temps qui s'est écoulé depuis l'achèvement du pont de Vevey n'est pas assez long pour que l'on puisse porter un jugement définitif sur le résultat de l'ouvrage ; mais si, comme tout porte à le croire, cet ouvrage se comporte comme il l'a fait jusqu'ici, on aura un exemple de plus de ce que l'on peut obtenir avec ce genre de construction, qui offre deux avantages précieux : exécution rapide et dépense modérée.

Nous ne terminerons pas cet article sans rappeler que le

pont sur la Veveyse, à l'Arabie, et la nouvelle route qui y conduit sont dus, pour la majeure partie des dépenses, aux souscriptions et aux prestations recueillies par un comité local d'initiative présidé par M. Doret-de la Harpe.

## PROJET DE NOUVELLES VOIES DE COMMUNICATION

ENTRE LA VILLE ET LA GARE DE LAUSANNE

par HENRI VERREY, architecte.

Parmi les projets qui ont été proposés dans le but de relier aussi directement que possible la ville de Lausanne avec la gare du chemin de fer de la Suisse Occidentale, l'un des plus récents est dû à M. Maurice David, qui en a fait les premières études.

Une route de première classe partirait de la place de Saint-François, le centre de la ville des affaires, et après avoir fait deux lacets dans son parcours, aboutirait à l'Avenue de la gare, à l'endroit où maintenant débouche la descente de Saint-François. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la planche jointe à cette notice pour voir qu'à l'exécution de ce projet se rattache naturellement le prolongement de la rue du Midi et sa jonction avec celle de Beau-Séjour ; cette nouvelle artère serait ainsi reliée d'un façon plus immédiate à la ville et deviendrait d'un abord plus facile pour les voitures.

Entre la place de Saint-François et l'Avenue de la gare existent de grandes et belles propriétés qui, un jour ou l'autre, sont destinées par leur situation même à être morcelées et couvertes de constructions ; le percement d'une voie nouvelle augmenterait la valeur de ces propriétés, et, tout en laissant une grande place à l'initiative privée, permettrait encore, dans le cas où une décision interviendrait dans ce sens, de trouver un emplacement à proximité de la gare, jouissant d'une vue splendide, pour le palais du tribunal fédéral qui doit s'élever à Lausanne.

Mais la raison qui milite le plus en faveur de ce projet est la rapide extension de notre ville, extension qui amènera un jour ou l'autre à la création de cette nouvelle artère ; il serait désirable que la chose pût être étudiée actuellement et avant que la dislocation des propriétés à traverser et la construction de nouveaux bâtiments n'en augmentent encore les difficultés et les dépenses.

Ces motifs nous ont engagé à présenter aux abonnés du *Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes* un plan de la route projetée, et l'exposé suivant des avantages qui en résulteraient pour la ville de Lausanne.

1<sup>o</sup> Percement d'une nouvelle voie de communication, large de 14<sup>m</sup> et plus courte (620-635 mètres contre 940 mètres de la Rasude à l'ancienne poste) avec une pente de 5 <sup>4</sup>/<sub>10</sub> %.

2<sup>o</sup> Création d'allées commodes pour les piétons, couvertes ou non couvertes ; larges de 3<sup>m</sup>50 et converties en rampes d'escalier là où la pente l'exigerait. Ces allées couperaient les lacets de la route et conduiraient en ligne droite à la gare ; leur longueur serait d'environ 220 mètres.

3<sup>o</sup> Prolongement de la rue du Midi et création de ses abords pour la ville et pour la gare.

4<sup>o</sup> Transformation en terrains à bâtir d'emplacements qui jouissent d'une vue étendue et d'une position magnifique ; mais qui, dans l'état actuel des choses, n'ont que des abords défectueux.

5° Création d'abords faciles pour un terrain qui, par sa proximité de la ville et de la gare, peut servir avantageusement d'emplacement pour le palais du tribunal fédéral.

6° Aménagement d'un jardin public attenant au dit palais.  
Lausanne, 18 septembre 1876.

## SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

### LA COMMISSION POUR LA RÉVISION DES STATUTS

*Aux membres de la Société.*

Chers collègues,

En conséquence du mandat qui nous a été confié lors de l'assemblée générale tenue à Berne le 8 octobre 1875, votre commission a élaboré un projet de règlement qu'elle soumet à votre approbation.

Elle a été obligée de faire des changements importants à l'ancien règlement, afin de prévenir le retour de certains faits qui se sont produits dans le sein de la société et aussi afin de provoquer une plus grande activité scientifique parmi les techniciens de notre pays.

Se basant sur l'opinion générale qui nous a paru prévaloir parmi vous, elle a remis la direction de la société à un *comité central*, dont les fonctions ne devront pas se borner (comme c'était le cas jusqu'à présent) à recevoir amicalement et hospitalièrement les membres dans la localité où se réunit l'assemblée générale. Le nouveau comité central sera le cœur de la société. Il sera composé de membres demeurant dans la même localité ou dans des localités voisines, afin qu'il puisse se réunir souvent et sans frais; mais pour que son action soit vraiment efficace, il nous a semblé qu'il devait être soutenu par deux organes essentiels.

L'activité de la société ne peut se développer utilement qu'en s'exerçant d'une manière permanente; or comme elle ne se réunit que rarement, il faut qu'entre les séances générales les collègues puissent se voir et entretenir des relations entre eux. C'est ce besoin d'activité qui dès longtemps a amené la formation de *sections locales*, dont la plupart marchent d'une manière très satisfaisante. Réunir ces sections par un lien plus intime, en établir partout, grouper les membres isolés, nous paraît un moyen excellent pour provoquer et entretenir cette activité qui refluera ensuite sur le corps entier par l'intermédiaire du comité central. Aussi avons-nous reconnu les sections et les groupes comme parties intégrantes de la société, et nous en espérons d'autant plus d'avantages que nous n'avons fait en cela qu'imiter ce qui a si bien réussi dans des associations semblables à la nôtre, mais dans lesquelles l'activité est plus grande. Telles sont la Société helvétique des sciences naturelles, le Club alpin, le Kunstverein, les sociétés d'étudiants, etc., etc.

Un autre inconvénient de notre précédente organisation est que toutes les questions administratives étaient débattues dans le sein de l'assemblée. Il en résultait d'une part que la partie scientifique était souvent exclue de nos séances, faute de temps; d'autre part que l'influence toujours prédominante de l'élément local dans la composition de l'assemblée pouvait occasionner des décisions que la majorité des membres de la société aurait peut-être désavouées. Pour éviter cela, nous avons

imité ce qui existe dans le Club alpin, dans le Kunstverein et dans d'autres sociétés, et nous avons remis toutes les décisions administratives à une *réunion de délégués* de toutes les sections. Dans cette réunion, la section de la localité où se tient l'assemblée n'aura pas une influence prépondérante et la société sera représentée d'une manière beaucoup plus équitable que dans l'assemblée générale.

Les séances de l'assemblée générale seront ainsi fort simplifiées et spécialement consacrées à la science. Mais nous ne pensons nullement à négliger la partie pittoresque et familière de nos réunions; nous en reconnaissons la valeur et serions très affligés de la voir disparaître. Pour cela nous maintenons l'ancien comité, dont elle était le principal attribut, et nous lui donnons le nom de *comité local*. Afin de montrer l'importance que nous lui attachons, nous l'avons chargé de la présidence de l'assemblée générale. Comme c'est lui seul qui peut élaborer le programme de cette assemblée, il est mieux qualifié que le comité central pour être à sa tête. Mais il est bien entendu que si l'assemblée se tient dans la localité du comité central ou dans son voisinage, ce dernier comité peut remplir les fonctions de comité local.

Nous estimons avoir, par un travail consciencieux, répondu aux desiderata de la société, et c'est avec confiance que nous vous proposons une organisation qui permettra de resserrer les liens qui unissent les membres entre eux et d'accroître la vie intellectuelle de notre association. Nous vous soumettons ce projet à l'avance, afin que vous puissiez en toute connaissance de cause vous prononcer à la prochaine assemblée qui aura lieu à Lucerne.

Août 1876.

*Les membres de la commission :*

GANGUILLET, *président*, à Berne. — AD. GAUTIER, *secrét.*, à Genève. — A. BURKLI, *ing.*, à Zurich. — O. GELPKE, *ing.*, à Lucerne. — L. GONIN, *ing.*, à Lausanne. — KESTLER, *arch.*, à St-Gall. — G. DE PURY, *ing.*, à Neuchâtel.

### PROJET DE STATUTS

*de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.*

#### I. But de la société.

§ 1. La Société suisse des ingénieurs et des architectes a pour but d'établir des relations entre les personnes qui suivent la vocation d'ingénieur ou d'architecte, de faire progresser l'étude de l'art et la pratique des constructions, de contribuer à accroître et à développer la considération et l'influence qui se rattachent aux professions techniques et de servir à celles-ci d'organe et de représentant en Suisse auprès des autorités et auprès du public.

#### II. Membres.

§ 2. Pour être membre de la société, il faut être ingénieur, architecte, ou constructeur de machines.

§ 3. Les membres de la société qui vont habiter l'étranger peuvent être, sur leur demande, maintenus dans les cadres de la société.

§ 4. Les personnes qui désirent se faire recevoir membres de la société doivent être présentées par la section de leur localité, ou, s'il n'existe pas de section, par deux membres de

