

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

Inhaltsverzeichnis

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>

Bulletin technique de la Suisse romande

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

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

SOMMAIRE : *Déviations 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.*

Déviations 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 *déviations* 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