

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **90 (1964)**

Heft 17

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://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.; Cl. Grosgrin, arch.; J.-C. Ott, ing.  
Neuchâtel: J. Béguin, arch.; R. Guye, 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; J. Favre,  
arch.; A. Robert, ing.; J.-P. Stucky, ing.

Adresse: Avenue de la Gare 10, 1000 Lausanne

**RÉDACTION**

D. Bonnard, E. Schnitzler, S. Rieben, ingénieurs; M. Bevilacqua,  
architecte  
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. 34.—	Etranger	Fr. 38.—
Sociétaires . . . . .	»	» 28.—	»	» 1.80
Prix du numéro . . . . .	»	» 1.60		

Chèques postaux: « Bulletin technique de la Suisse romande », N° 10 - 8775, 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. 350.—
1/2 » . . . . .	» 180.—
1/4 » . . . . .	» 93.—
1/8 » . . . . .	» 47.—

Adresse: Annonces Suisses S.A.

Place Bel-Air 2. Tél. (021) 22 33 26. 1000 Lausanne et succursales

**SOMMAIRE**

Problèmes géotechniques à l'intersection de l'autoroute Genève-Lausanne et des voies des Chemins de fer fédéraux au lieu-dit: « En Larges Pièces », par H. B. de Cérenville & I. K. Karakas, ingénieurs, Lausanne. (*Suite et fin.*)  
Bibliographie. — Divers. — Les congrès. — Carnet des concours. — Documentation générale. — Documentation du bâtiment.  
Nouveautés, informations diverses.

## PROBLÈMES GÉOTECHNIQUES A L'INTERSECTION DE L'AUTOROUTE GENÈVE-LAUSANNE ET DES VOIES DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX AU LIEU-DIT: « EN LARGES PIÈCES » (*Suite et fin*<sup>1</sup>)

par H. B. de CÉRENVILLE &amp; I. K. KARAKAS, ingénieurs, Lausanne

### IV. Nouvelle étude du projet à la suite des difficultés observées

**Cuve en béton armé**

L'aplatissement des pentes des talus eut une très grande répercussion sur les ouvrages CFF. Une solution au moyen de viaducs prolongés (par rapport au projet initial) augmentait la longueur totale de ceux-ci de 1 km environ. De plus, cette solution supposait la construction de fondations profondes, très coûteuses, car des fondations superficielles auraient dangereusement surchargé les talus de l'autoroute déjà peu stables, et les délais devenaient impossibles. De toute manière, la stabilité restait précaire, des ruptures localisées pouvaient compromettre la stabilité des appuis des viaducs d'accès. Ainsi, la construction de viaducs d'accès de grandes longueurs, extrêmement coûteuse, ne permettait pas de résoudre de manière satisfaisante le problème de la stabilité générale de cette zone. Une autre

solution, la création d'une cuve en béton armé à l'emplacement de l'autoroute, fut alors envisagée et adoptée avec l'accord de M. le professeur Schnitter, conseil du Bureau des autoroutes. Afin de faciliter, dans la mesure du possible, l'exécution de la cuve et d'en diminuer la longueur côté Genève, les CFF examinèrent la possibilité de déplacer côté Lausanne le point de jonction des voies de sortie du triage et de remplacer les ponts VI et VII par un seul pont. Ce déplacement, qui fut décidé, était accompagné d'un abaissement du niveau de la voie d'environ 3 m, réduisant ainsi la hauteur des parois à 7 m environ.

Malgré l'existence de semelles de fondation importantes (ponts I à V) qui rendaient difficile l'exécution du radier de la cuve (la hauteur disponible entre le niveau fini de l'autoroute et le dessus des semelles étant très réduite), il fut cependant possible de modifier le profil en long de l'autoroute et de remonter le niveau fini de 40 à 60 cm dans les zones des fondations déjà construites, ce qui permettait d'augmenter sensiblement l'épaisseur du radier. La suppression d'une des

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 8 août 1964.