

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 90 (1964)
Heft: 17

Sonstiges

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: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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*¹)

par H. B. de CÉRENVILLE & 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

¹ Voir *Bulletin technique* du 8 août 1964.