

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 93 (1967)  
**Heft:** 9

## Vereinsnachrichten

### **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:** 15.10.2024

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

## CORRESPONDANCE

Messieurs,

Dans le numéro 2 de votre Bulletin<sup>1</sup>, M. Derron a commenté des *essais de freinage des véhicules routiers*.

Dans sa figure n° 7 — effort de freinage sur les ponts routes admis dans différents pays — il donne, d'une manière incomplète, une proposition que j'avais faite il y a longtemps dans les circonstances suivantes :

Nous calculions des ponts pour l'autoroute. Les normes n'imposaient pas à ce moment-là de tenir compte du freinage. C'était une lacune évidente, il fallait y remédier de toute urgence.

Sans faire d'essais, j'ai proposé une formule simple pour déterminer l'importance du freinage, M. Derron n'a donné qu'une partie de ma proposition ; il n'a pas signalé que je ne voulais cumuler les moments dus aux efforts de freinage qu'avec les deux tiers des moments dus à la surcharge verticale.

Ma proposition assurait la sécurité de tous les éléments de l'ouvrage, car le cas de charge qui donne le plus grand effort horizontal n'est pas celui qui donne les plus grands moments dus aux surcharges. Elle ne conduisait pas à des dépenses exagérées.

Je vous serais très obligé de bien vouloir le dire à vos lecteurs.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

A. SARRASIN, ingénieur.

Lausanne, le 27 février 1967.

<sup>1</sup> Bulletin technique du 28 janvier 1867, page 21. « Essais de freinage de véhicules routiers », par Maurice H. Derron, professeur à l'EPUL, Lausanne. (Réd.).

*Réponse à la lettre de M. Alexandre Sarrasin,  
du 27 février 1967*

De quoi parlons-nous ? Des efforts de freinage et de rien d'autre. La figure 7 ne vise qu'à montrer la diversité des formules proposées en l'absence d'essais et ne critique personne.

Il s'agissait pour la Commission de révision des normes SIA 160 de définir tout d'abord les différents cas de charge. Les essais ont prouvé que les efforts de freinage ne dépassent pas une certaine limite ; que l'on admette ensuite de les combiner d'une manière ou d'une autre avec l'effet des charges verticales ne change rien à ce fait.

M. Sarrasin a procédé autrefois du mieux qu'il pensait, avec les connaissances du moment. S'il craint que sa compétence en matière de construction de ponts soit mise en doute, qu'il se rassure : telle n'a jamais été mon idée, pas plus, je pense, que celle des lecteurs de mon rapport.

M.-H. D.

Le 5 mars 1967.

## DIVERS

### Echange d'étudiants architectes

On nous prie d'annoncer que, faute d'un nombre suffisant de « parrains » architectes, les échanges d'étudiants architectes entre les États-Unis et les pays européens durant les vacances d'été seront compromis. Pour les conditions de « parrainage », les architectes intéressés sont priés de s'adresser à M<sup>me</sup> B. L. Bernstein, Architectural Association, School of Architecture, 34-36 Bedford Square, London W.C. 1.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur

### DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir pages 9 et 10 des annonces)

### DOCUMENTATION DU BATIMENT

(Voir page 12 des annonces)

## LES CONGRÈS

### Société suisse de mécanique des sols et de travaux de fondations

Réunion de printemps  
Aula de l'EPUL, Lausanne, 12/13 mai 1967

#### Travaux de soutènement et de consolidation dans la pente ou dans les régions mouvantes

VENDREDI 12 MAI

- 10.30 Ouverture de la réunion par le président, J. C. Ott, ingénieur-conseil, à Genève.  
10.45 - 11.45 Professeur G. Schnitter, EPF, Zurich : « Stützbauten in Hängen, wirkende Kräfte und ihre Bestimmungen, verschiedene Bauvorgänge zu ihrer Erstellung ».  
11.45 - 12.30 Professeur D. Bonnard, EPUL, Lausanne : « Quelques données comparatives entre les résistances obtenues en laboratoire sur essais normaux et celles qui résultent du calcul de stabilité d'un site ».  
12.30 - 14.30 Déjeuner (organisé par le comité).  
14.30 - 15.00 H.-B. de Cérenville, ingénieur-conseil, Lausanne : « Essais de cisaillement direct avec contrôle des déformations volumétriques ».  
15.00 - 15.45 Professeur Kobold, EPF, Zurich : « Geodätische Methoden zur Bestimmung von Fels oder Bodenbewegungen in Rutschgebieten ».  
15.45 - 18.00 Communications de quelques membres de la société dans le cadre du thème général ; discussion.  
18.30 Embarquement à Ouchy.  
Au cours du voyage, des commentaires seront donnés sur les principaux glissements de la région Lausanne-Montreux et sur les projets et travaux de l'autoroute du Léman N.9.  
19.30 Arrivée à Montreux-Territet.  
20.00 Dîner dans un hôtel (organisé).  
21.45 Assemblée générale à Montreux.

EXCURSIONS DU SAMEDI 13 MAI 1967

Départ des cars à 8 heures de la place de la Gare de Territet.

Tournée 1 : Aménagement hydro-électrique de l'Hongrin  
Centrale de Veytaux (travaux de consolidation de la roche par ancrages). Galerie d'adduction de Paquier Clavel, lot 12 (travaux de consolidation de la roche par congélation). Chantier des barrages.

Tournée 2 : Autoroute du Léman entre Villeneuve et Lausanne  
Viaduc de Chillon (2100 m). Tunnel de Glion (1600 m). Ponts sur la Baye de Montreux, sur la Baye de Clarens, sur la Veveyse. Installations de la gravière de la Veyre. Piste d'essai. Glissement de Champs-de-Ban.

Tournée 3 : Gare de triage de Denges et échangeur de circulation d'Ecublens

Informations générales sur la disposition de la gare de triage. Problème de stabilité des appuis des ponts CFF et autoroutiers franchissant la Venoge. Les ouvrages des Larges-Pièces. Les viaducs de l'échangeur. Les grands remblais.

Tous les autocars ramèneront les visiteurs à la gare de Lausanne.

Des exposés seront présentés au cours de chacune de ces excursions sur les sujets principaux.

Pour toutes les excursions, prière de se munir de bonnes chaussures ou de bottes.

Les voitures privées seront parquées le vendredi matin à Ouchy, sur place ad hoc. Les cars ramèneront les participants au parking d'Ouchy le samedi.

## SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

### Candidatures

Le candidat suivant a demandé son admission à la SIA :

Viazemsky Dimitri, ingénieur mécanicien EPUL.

Parrains : MM. P. Verstraete, J.-J. Bodmer.