

Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes
Band: 16 (1890)
Heft: 1 & 2

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

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

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISANT 8 FOIS PAR AN

Sommaire : Reconstruction du pont sur la Broye à Moudon, par J. Orpizewski, ingénieur. Planches N^{os} 37 et 38. — Cloches électriques pour signaux de chemins de fer. — Calcul d'un support de fils téléphoniques, par A. Vautier, ingénieur. — Emploi de l'air comprimé. — Les ardoises de Sembrancher (Valais). — Bibliographie. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

RECONSTRUCTION DU PONT SUR LA BROYE

A MOUDON

par J. ORPISZEWSKI, ingénieur.

Planches N^{os} 37 et 38.

Parmi les nombreux dégâts occasionnés par la pluie diluvienne du 2/3 octobre 1888, un des plus considérables est assurément le renversement de la culée droite du pont du chemin de fer à Moudon.

Ce pont traverse la Broye avec un biais de 65°, il a 30 m. d'ouverture droite (33^m10 d'ouverture biaise) et se trouve à 300 m. environ, du côté Palézieux, de la gare de Moudon, soit au kilomètre 37,750 de la ligne Palézieux-Lyss. C'est une poutre métallique à triangle exécutée en 1876 par la maison Chappuis et Wolf reposant sur deux culées en maçonnerie. A 125 m. en aval de l'ouvrage se trouvait un barrage en travers de la Broye destiné à procurer une force hydraulique à l'usine de MM. Dumas frères. C'est à la chute de ce barrage qu'est dû l'accident arrivé au pont. La crête du barrage était avant l'inondation à la cote 510,42, le fond de la rivière en amont du barrage à 508,95; les fondations des culées avaient été descendues en construction à la cote 508,30 ce qui paraissait suffisant si le barrage avait tenu. Mais au moment où la crue était la plus forte, le barrage céda; et la chasse produite par l'écoulement de cette masse d'eau évaluée à plus de 200 mètres cubes de débit par seconde fut assez forte pour enlever les terres sur environ 20 m. en arrière de la culée droite et creuser le fond de la rivière jusqu'au-dessous des fondations. J'ai constaté encore quelque temps après l'inondation que le fond de la rivière n'atteignait pas même la cote 508 00. La culée rive droite se coucha sur son flanc amont, la poutre métallique entraînée par le mouvement se déplaça de 4^m50 en amont et resta heureusement accrochée par un côté à l'angle de la culée renversée. La poutre se trouvait ainsi portée par trois points au lieu de quatre.

Dès que les eaux eurent baissé, on s'empessa de soutenir l'extrémité du pont par un échafaudage sur lequel on ripa la poutre en aval pour la ramener dans sa direction primitive. Puis pour ne pas arrêter la circulation des trains, on fut obligé de relier par une estacade provisoire en bois la partie métallique à la rive dont elle était éloignée d'environ 20 m.

L'échafaudage qui soutenait l'extrémité de la poutre métallique, formé de dix pieux de 0^m20 à 0^m25 de diamètre plantés

au refus, moisés et contreventés très complètement, servit de pile culée; entre cette première palée et la rive, on fit deux autres palées plus faibles composées de 4 pieux seulement, et espacées de 5 m. l'une de l'autre. L'estacade se composait de trois travées, une de 10 m. pour traverser l'emplacement encombré des débris de la culée renversée, et deux autres de 5 m. pour gagner la rive. Comme tablier pour la portée principale de 10 m. on employa 4 poutres armées formées chacune de deux grosses longrines en sapin de 0.30/0.25 convenablement reliées par des coins en bois dur et des boulons de 15 mm., et pour les travées de 5 m. 4 poutres simples de même équarrissage. Ces longrines reposaient sur les moisés qui reliaient les têtes des pieux et supportaient directement les traverses de la voie. La circulation des trains fut rétablie le 20 octobre, soit 17 jours après l'accident. Ce prolongement du pont en bois servit à l'exploitation jusqu'au 5 octobre 1889. Nous n'avons jamais remarqué aucun dérangement dans cet échafaudage qui a cependant subi l'épreuve de deux crues, et la flèche maxima constatée à la travée principale n'a jamais dépassé 0^m030; d'après le calcul de la section nous aurions pu admettre sans danger 0^m040.

Il fallait maintenant reconstruire le pont définitivement à une profondeur suffisante pour le mettre à l'abri de toute nouvelle érosion. Les sondages faits pour se rendre compte de l'état des fondations de la culée rive gauche nous prouvèrent qu'elle n'était pas fondée plus profondément que l'autre et que le sol sur lequel elle reposait se composait aussi de sables et de graviers meubles; il fallait donc la reprendre en sous-œuvre si l'on voulait la conserver; travail bien délicat dans ce terrain étant donné encore la sujétion de maintenir la circulation des trains.

Nous nous trouvions en face de deux alternatives: ou construire un ouvrage provisoire complet à côté du pont pour assurer l'exploitation pendant la période de construction et refaire l'ouvrage à la même place, ou bien riper le pont. Les sondages avaient montré que les terrains que nous rencontrerions étaient composés uniquement de galets, par conséquent fort perméables et se prêtant mal à une fondation par batardeaux; les pieux s'enfonçaient mal aussi, ils étaient toujours arrêtés à une faible profondeur par quelque gros galet, une fondation par caissons pneumatiques seule paraissait pratique. Mais dans ce cas on ne pouvait pas reprendre en sous-œuvre la culée