

**Zeitschrift:** Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 21 (1895)  
**Heft:** 7

## 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:** 09.02.2026

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

## BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

## DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISSANT A LAUSANNE 8 FOIS PAR AN

Administration : Place de la Louve.  
(GEORGES BRIDEL & C<sup>e</sup> éditeurs.)

Rédaction : Rue Pépinet, 1.  
(M. A. VAN MUYDEN, ing.)

Sommaire : Vues d'ouvrages d'art, réparations de viaducs en maçonnerie, perfectionnement des poutres métalliques, baches de ponts-canaux, élargissement du Grand-Pont de Lausanne, par J. Gaudard, ingénieur. (Suite et fin.) — Bibliographie. — Bibliothèque. Recueils techniques périodiques reçus. —

## VUES D'OUVRAGES D'ART

RÉPARATIONS DE VIADUCS EN MAÇONNERIE,  
PERFECTIONNEMENT DES POUTRES MÉTALLIQUES,  
BACHES DE PONTS-CANAU, ÉLARGISSEMENT DU GRAND PONT DE LAUSANNE

par JULES GAUDARD  
professeur à l'école d'ingénieurs de Lausanne.  
(Suite et fin.)

## Elargissement du « Grand Pont » de Lausanne.

Ayant donné au *Génie civil*, sur l'élargissement du Grand Pont de Lausanne, un article paru dans le numéro du 22 septembre 1894 (tome XXV), nous le reproduisons ici, un peu en

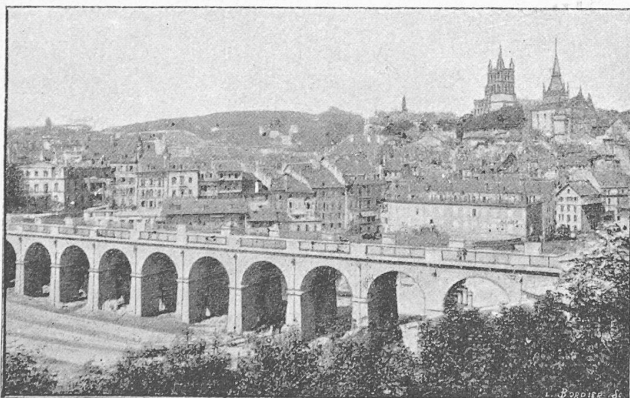


Fig. 45. — Pont Pichard avant l'élargissement.

abrégé, mais accompagné de toutes les figures dont l'administration du journal a bien voulu prêter les clichés pour notre *Bulletin*.

Le « Grand Pont » ou viaduc de Lausanne a été construit en 1839-1844. Son auteur, Adrien Pichard, mort en 1841, n'en vit pas l'achèvement et la direction finale des travaux incombait à un autre ingénieur vaudois, feu M. W. Fraisse. La fig. 45 montre l'ouvrage dans son aspect antérieur à l'élargissement, mais non dans son état primitif : c'est en réalité un viaduc à double rang d'arches, dont l'étage inférieur a été remblayé

par suite des travaux du chemin funiculaire et de la gare du Flon. La fig. 46 réintègre les six arches enfouies. Des dix-neuf voûtes de l'étage supérieur, trois ont elles-mêmes été masquées sur la face méridionale ou aval : celle *a* par un escalier en fer, et celles *b* et *c* par un bâtiment de bains, qui avait déjà établi un dallage de rélargissement.

La hauteur totale réelle s'élève à 25 m., dont 12 seulement restent apparents. L'existence du double étage, le fait que des voûtes de 6<sup>m</sup>60 s'appuient sur des piles de 2<sup>m</sup>40 et des voûtes

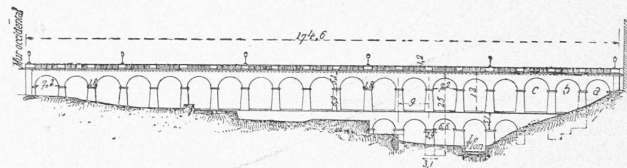


Fig. 46. — Etat primitif.

de 7<sup>m</sup>20 sur des piles de 1<sup>m</sup>80, ayant encore le quart de l'ouverture, rangent l'ouvrage dans la catégorie des viaducs de la plus forte carrure ; et ce caractère était motivé, soit par la construction rustique en moellons bruts de Meillerie, soit par la situation du pont, qui semble faire soubassement à toute une ville. Le rapport de la surface vide à la surface totale en élévation s'y abaisse à 0,54, c'est-à-dire à moins qu'au viaduc de Morlaix, très robuste aussi, qui donne 0,59, tandis que les viaducs les plus élancés (Comelle, Lockwood) font monter ce coefficient à 0,74.

Grâce à la sévérité, à la simplicité du type, où la pierre de taille de Saint-Triphon n'apparaissait que dans le couronnement et dans les dés, la construction n'absorba que 321 404 fr. en fournitures et travaux, non compris le mur de soutènement à la suite. Les achats et indemnités de terrains s'étant montés à 172 219 francs, le coût sur 180 m. de longueur ressort à 493 623 francs, soit 277 francs par mètre carré en plan. Il est entré dans l'ouvrage 14 630 mètres cubes de maçonnerie de moellons à 14 fr. 25 (fouilles, parements et chapes compris) et 455 1/2 mètres cubes de pierre de taille à 94 fr. 50 de prix moyen.

La largeur était de 9<sup>m</sup>90 entre les axes des garde-corps en fonte ; la chaussée mesure 6<sup>m</sup>60, dimension qui suffit encore aujourd'hui. Il n'en fut pas de même des trottoirs de 1<sup>m</sup>65,