

Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes
Band: 25 (1899)
Heft: 2 & 3

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: 25.02.2026

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

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISANT A LAUSANNE 8 FOIS PAR AN

Administration : Place de la Louve.

(GEORGES BRIDEL & C^e éditeurs.)

Rédaction : Rue Pépinet, 1.

(M. A. VAN MUYPEN, ing.)

Volume V

Sommaire : Le concours des ponts de Lausanne, par F. Schüle, ingénieur du Contrôle au département fédéral des chemins de fer à Berne. (Pl. Nos 16, 17, 18.)
 — L'enseignement de la perspective, par Maurice Wirz, architecte. — Les matériaux de construction suisses, par A. Gremaud, ingénieur en chef des ponts et chaussées du canton de Fribourg. (Suite.) — Bibliographie.

LE CONCOURS DES PONTS DE LAUSANNE¹

par F. SCHÜLE

Ingénieur du Contrôle au Département fédéral des chemins de fer à Berne.

(Planches Nos 16, 17, 18.)

La question des ponts de Lausanne, si importante pour le développement de cette ville, a fait un pas sérieux vers sa solution par le concours ouvert en 1897 pour l'étude de trois ponts reliant :

- A. les places de Chauderon et de Montbenon ;
- B. l'Ecole industrielle et la Caroline (chapelle de Martheray) ;
- C. la Cité (Place de la Cathédrale) et l'Ecole de Médecine.

Les projets présentés le 31 mars 1898, au nombre de vingt, ont été examinés avec grand soin par le jury, composé de cinq ingénieurs et de deux architectes, aidé du Bureau des travaux de la ville². Un rapport étendu résume l'impression du jury sur ce concours; ce rapport, illustré de 7 planches, est dû à la plume de M. Gaudard, l'éminent professeur à l'Université de Lausanne; il sera consulté avec fruit non seulement par les auteurs des projets présentés mais aussi par tout ingénieur qui se proposerait de prendre part à un concours de ce genre. Dans le présent article il suffira d'exposer les éléments des problèmes à résoudre et de caractériser les solutions principales appréciées par le jury.

Des trois ponts le premier est le plus important; les routes de Montbenon et de Chauderon distantes de 256^m40 d'axe en axe sont séparées par la vallée du Flon; leur différence de niveau correspond à une rampe de 16 pour mille de Montbenon vers Chauderon; la largeur du pont prévue est de 18 m. dont 11 m. de chaussée. La vallée du Flon doit être plus tard remblayée jusqu'à la cote de la gare du Lausanne-Ouchy en sorte que la hauteur de l'ouvrage à construire sera alors réduite à $\frac{1}{3}$ environ. Cette condition du programme compliquait beaucoup la solution esthétique du problème puisque la partie des maçonneries destinée plus tard à être enfouie dans le remblai devait être traitée avec économie et simplicité.

¹ Les clichés nous ont été obligeamment prêtés par la *Schweiz. Bauzeitung* de Zurich.

² Le jury était composé de MM. Locher à Zurich, de Linden à Berne, Reverdin à Genève, Gaudard, Vautier et Rouge à Lausanne. Il était présidé par le directeur des Travaux de la ville, M. Marquis. (Réd.)

Les emplacements des deux autres ponts semblent indiquer à cause de leur proximité qu'un seul des deux serait d'une exécution prochaine. Le pont Ecole industrielle-Caroline aurait 15 m. de largeur, dont 9 pour la chaussée, et une longueur d'environ 120 m.; le tablier métallique passerait par-dessus divers immeubles qui limitent la hauteur de la construction et conduisent à l'emploi de poutres dépassant la chaussée.

Le pont Cathédrale-Ecole de médecine aurait les mêmes largeurs de chaussée et de trottoir que le précédent, l'ouverture à franchir est d'environ 75 m.; le passage de la rue Curtat exige en outre une petite travée supplémentaire d'un côté.

Les surcharges prévues sont pour le premier pont : 450 kg. par mètre carré de chaussée et de trottoir et un char de 20 t. à quatre roues; pour les deux autres : 350 kg. par mètre carré et un char de 12 t. à quatre roues.

Examinons les solutions présentées; treize projets se rapportent au pont Chauderon-Montbenon, trois au pont Ecole industrielle-Caroline et quatre au pont Cathédrale-Ecole de Médecine.

A. Pont Chauderon-Montbenon.

(Planche N° 16.)

Cet ouvrage bien que le plus difficile à projeter des trois ponts mis au concours, a tenté le plus grand nombre de concurrents; ce qu'il convient de faire remarquer à leur louange. Le nombre et la proportion des travées varient dans de si grandes limites qu'un doute subsiste sur la disposition la plus avantageuse; le nombre total des ouvertures est de 3 dans un projet, de 4 dans deux projets, de 5 dans deux projets, de 6 dans deux projets, de 7 dans un projet, de 8 dans deux projets, de 11 dans deux projets et de 14 dans un projet. Les plus grandes portées de chaque projet sont : 109,8; 90; 75,6; 57; 52,3; 50; 38 (dans 4 projets), 34; 24 et 15 m. Si l'on fait abstraction des petites voûtes ou travées métalliques prévues aux extrémités dans la plupart des projets et si l'on élimine les projets extrêmes, incomplets et peu appropriés au cas qui se présente, on constate que la division en six travées paraît convenir le mieux à cet ouvrage.

Les deux projets en maçonnerie et béton présentés ont été mis de côté soit parce que l'étude en était incomplète, soit