

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 27 (1901)
Heft: 12

Artikel: Le viaduc de la Gryonne: Chemin de fer électrique Bex-Gryon-Villars
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22133>

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: 25.01.2026

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

Bulletin Technique de la Suisse Romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES. — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

Rédacteur en chef et Editeur responsable : E. IMER-SCHNEIDER, Ingénieur-Conseil, GENÈVE, Boulevard James-Fazy, 8

SOMMAIRE : Société Suisse des Ingénieurs et Architectes (assemblée générale). — Viaduc de la Gryonne. — *Le spectateur mécanique* de Ch. v. Ziegler. — Exposition Universelle de 1900. Rapport de M. Constant Butticaz, membre du jury. (Organes de transmission mécanique). — Béton armé (Procès-verbal de la commission du ciment armé du Ministère des travaux publics de France). — *Explosions de volants*. — *Tunnel du Simplon* : Etat des travaux au mois de mai 1901. — *Nécrologie* : Adolphe Rychner. — *Supplément : Concours* : Musée de Genève. — Hôpital de Lugano. — Pont sur le Rhin, à Bâle. — Ecole primaire de Moutier. — Pont de Boujean. — *Autorisations de bâtir et Enquêtes*.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES

Les membres de la *Société Suisse des Architectes et Ingénieurs* sont informés que la 39^{me} assemblée générale aura lieu à Fribourg les 25 et 26 août prochain.

Prochainement, il sera donné connaissance aux membres du programme de la fête.

LE VIADUC DE LA GRYONNE

Chemin de fer électrique Bex-Gryon-Villars (1)

Les ponts-grues, ou à cantilever, n'ont pas encore droit de cité chez nous, en tant que grandes travées métalliques. Nombreuses sont cependant, dans nos Alpes, les passerelles en bois de ce système, très économique au point de vue de l'utilisation des matières comme à celui des facilités du montage.

Les grands arcs, plus légers encore et certainement plus beaux, avaient tenté, depuis quelque vingt ans, les constructeurs les plus hardis de notre pays et c'est certainement le pont en arc qui convient le mieux aux grandes travées pour route appuyées contre les flancs rocheux des Alpes, malgré les complications du montage et même là où le terrain n'est pas très compact.

(1) L'abondance des matières et les voyages de l'auteur ont retardé la publication de ce compte rendu, auquel les essais du viaduc qui ont eu lieu récemment (voir la fin de l'article) et l'ouverture à l'exploitation du tronçon Gryon-Villars, donnent un regain d'actualité.

Le premier grand pont-grue construit en Suisse est le *viaduc du Findelenbach* (chemin de fer du Gornergrat), construit en 1899 par la maison Théodore Bell et C^{ie}, de Kriens, sur des piles destinées tout d'abord à des arches en maçonnerie; l'ouvrage, décrit dans la *Schweiz. Bauzeitung* de 1898 (vol. XXXI, page 129), est donc hybride et l'on n'a eu recours aux poutres métalliques et au système cantilever en particulier, que pour gagner du temps.

Les fers en ont été montés presque en entier sur échafaud, dans les deux travées de rive et sur les rives elles-mêmes, puis lancés en porte-à-faux sur l'ouverture centrale.

Le viaduc sert exclusivement aux trains du chemin de fer électrique du Gornergrat.

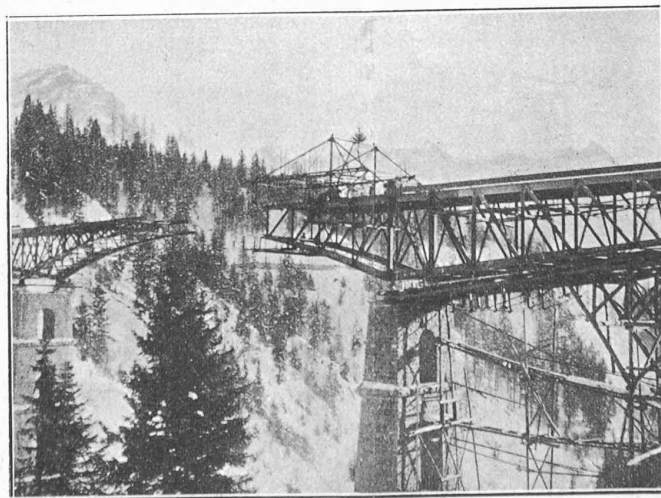
Le viaduc de la Gryonne, érigé l'hiver dernier par les Ateliers de Construction de Vevey, sert à la fois au passage de la nouvelle route cantonale Gryon-Villars et à celui du chemin de fer électrique Bex-Gryon-Villars; il a été construit à frais communs par l'Etat de Vaud et la Société des Forces motrices de l'Avençon; inutile d'ajouter que cette dernière avait tiré la courte paille et que le prestige de l'Etat est toujours en raison directe des subventions qu'il paie.

C'est à la suite d'un concours ouvert, en 1899 par la Société des Forces motrices de l'Avençon, sous les auspices de l'Etat, que la construction du tablier métallique du viaduc fut adjugée aux Ateliers de Vevey. Trois projets avaient été présentés avec trois offres dont l'écart démontrait bien les avantages économiques du système adopté.

Le viaduc a trois travées de 42,60 m; 56,60 m et 42,60 m de portée, au total 141,80 m. La largeur du tablier est de 6 m, soit 5,30 m de chaussée avec un trottoir de 0,70 m.

Les deux poutres principales sont à 5 m l'une de l'autre, d'axe en axe; les bords sont portés par de petites consoles de 0,50 m.

Les poutres principales sont à treillis simple en N, leur forme a été choisie de manière à donner, dans l'épure, un minimum de surface de



LE VIADUC DE LA GRYONNE

moments; elles ont 6 m de hauteur sur les piles, 1,60 m sur les culées et environ 1,40 m à la clef de la travée centrale; celle-ci forme une arche, tandis que les travées latérales ont leurs membrures rectilignes, convergeant vers les culées, ce qui dérouta un peu les idées reçues; nous sommes d'avis que le public ne peut que gagner à former son jugement et son goût d'après des épures bien faites plutôt que d'après certains vieux clichés, cependant nous ne prétendons pas parler du viaduc sur la Gryonne comme du dernier gracieux en matière de construction métallique.

Les deux piles sont les points fixes du viaduc, qui se dilate librement sur les deux culées et à la clef, c'est-à-dire à l'un des deux appuis de la petite travée centrale de 15 m qui chevauche d'une grue à l'autre; la fixité de cette petite travée dans le sens transversal est assurée par des éclisses placées aux extrémités des becs des grues et permettant les déformations dans le plan vertical, mais rien de plus.

Le pont a été calculé pour une surcharge uniformément répartie de 0,350 t par m² de tablier (la charge permanente totale est à peu près 0,700 t par m²) ou d'un train de chemin de fer Bex-Gryon-Villars (voitures automobiles de 20 tonnes sur 2 bogies, soit 4 essieux de 5 tonnes, ou bien une locomotive électrique avec un wagon de 10 tonnes) ou bien encore pour le rouleau compresseur de 13 tonnes de l'Etat de Vaud.

(A suivre.)

Le Perspecteur Mécanique de Ch. v. Ziegler de Genève

Médaille d'or à l'Exposition de Paris 1900

Cet appareil donne graphiquement la perspective normale, sans que l'artiste qui s'en sert, ait besoin de procéder à aucune des opérations mathématiques habituelles; il peut même les ignorer.

Le *Perspecteur d'architecture* représenté Fig. 1 est composé d'abord du support A, sorte de petite table qui se

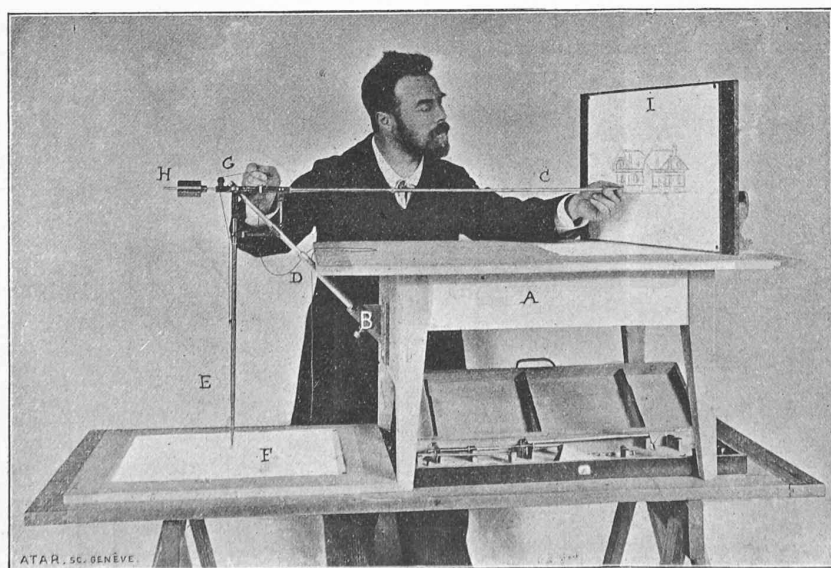


Fig. 1

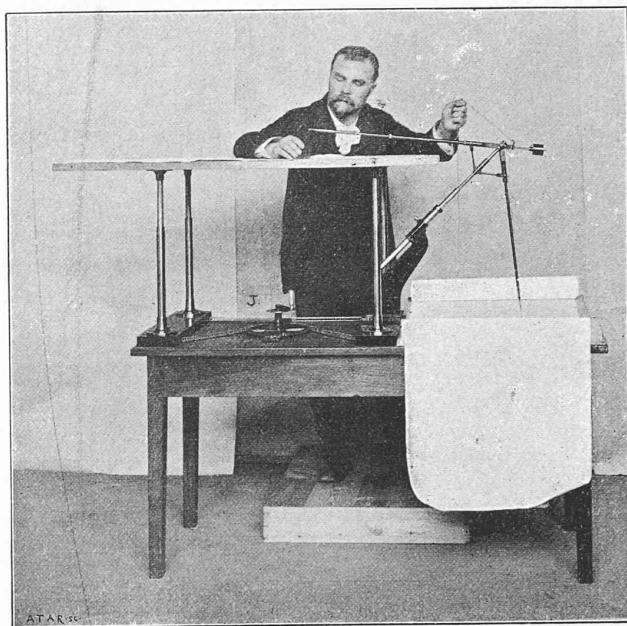


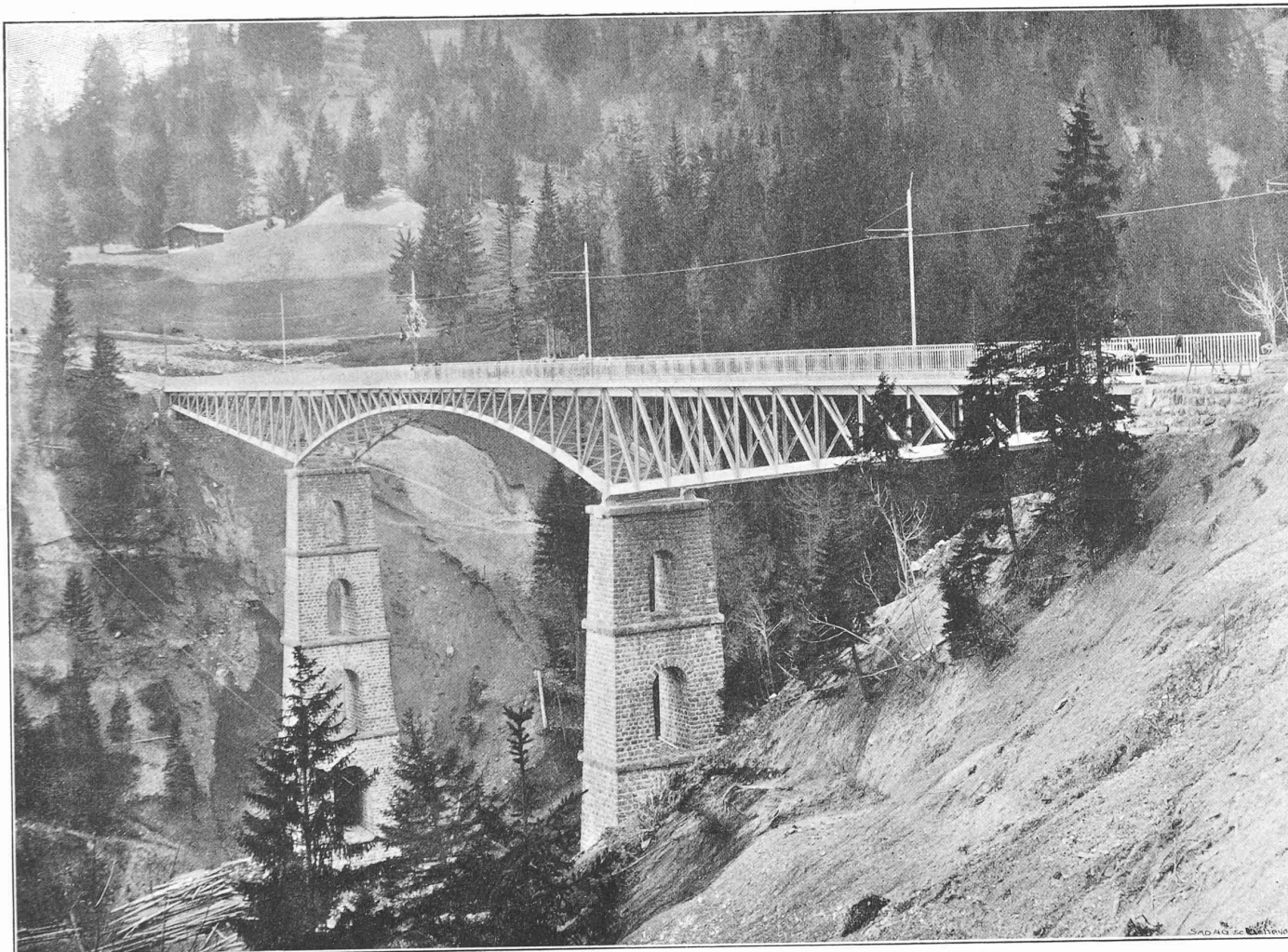
Fig. 2

pose sur une autre de hauteur ordinaire. C'est là-dessus que se place au gré du dessinateur le plan de l'objet dont il recherche la perspective. A ce support est adaptée une gaine B, servant à y attacher le compas perspecteur CDE déjà décrit en partie. Ajoutons que son axe D est incliné de 45 0/0, que le traceur E, en outre du ressort extenseur qui assure le contact de son crayon avec le plan F, est muni d'un cordon G, qui permet à l'opérateur d'interrompre ce contact, et enfin qu'un contre-poids H, adapté au conducteur C prolongé en maintient l'équilibre. La planche à dessin F, placée sous le compas, au bas du support, se nomme le *tableau*. On y fixe la feuille de papier sur laquelle se résout la perspective cherchée,

La planche d'élévation I sur laquelle se fixent les dessins de façades ou d'élévation, est indépendante de l'appareil; deux consoles la maintiennent verticale. Elle se pose simplement sur le support.

Le *Perspecteur panoramique* représenté Fig. 2, beaucoup plus complet que le précédent, permet de faire non seulement les mêmes travaux, mais encore beaucoup d'autres, notamment des vues à vol d'oiseau de toute contrée dont on possède une carte géographique avec altitudes marquées. Avec les cartes du Bureau Topographique fédéral, atlas Siegfried, et le concours du perspecteur, on peut obtenir des vues panoramiques complètes; il n'y a pas un détail qui n'en puisse être rigoureusement déterminé.

Le compas, la planche d'élévation et celle dite « Tableau », sont les mêmes que dans le 1^{er} modèle. La différence consiste dans le support. Ici la table est



LE VIADUC DE LA GRYONNE (CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE BEX-GRYON-VILLARS)

Construit par les Ateliers de Constructions mécaniques, Vevey - Inauguré le 12 juin 1901