

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 20

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: 15.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. DEMIERRE, ing.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Reconstruction du viaduc de la Paudèze*, par C. JAMBÉ, ingénieur (suite et fin). — *La construction des turbines hydrauliques aux Etats-Unis*. — **SOCIÉTÉS :** *Cercle mathématique de Lausanne*. — *Groupe genevois de la G. e. P.* — **BIBLIOGRAPHIE**. — *Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne*. — *Service de placement*.

Reconstruction du viaduc de la Paudèze

par C. JAMBÉ, ingénieur.

(Suite et fin.)¹

Programme de travail. — Le nouveau pont devait occuper exactement la place de l'ancien, de manière à éviter des remaniements dispendieux de la plate-forme du chemin de fer aux abords de l'ouvrage.

Il ne pouvait être question d'autre part, d'interrompre durant les travaux la circulation des trains que sur l'une des deux voies.

L'on décida, pour satisfaire à ces exigences d'élever tout d'abord la moitié aval (côté lac) du pont en maçonnerie, après ripage à l'amont du tablier métallique pour libérer l'emplacement nécessaire à cette construction.

A ce moment, la voie lac du tablier était amenée en regard de celle de gauche de la plateforme sur laquelle la circulation des trains était maintenue.

Le demi-pont aval achevé et la circulation sur voie lac rétablie, l'on procéda à un deuxième ripage à l'amont du tablier métallique, pour dégager complètement l'emplacement de la moitié amont du nouveau viaduc que l'on put ainsi parachever (fig. 7).

Sur ces données l'exécution des travaux se poursuivit dans l'ordre suivant :

1^o Blocage de la galerie de mine.2^o Fouilles de fondations, exécution des maçonneries des piles jusqu'au niveau des naissances des voûtes (fig. 8).3^o Pendant ce temps, préparation des installations pour le ripage à l'amont du tablier métallique pour deux voies.

Nous n'entrerons pas dans le détail de cette opération de ripage, très délicate et des plus intéressantes, exécutée par les *Ateliers de Constructions mécaniques de Vevey* sous la direction de M. Robert, ingénieur, chef du bureau des Ponts du 1^{er} Arrondissement des C. F. F.; elle fera l'objet d'une communication spéciale au *Bulletin technique*.

Nous ajouterons cependant qu'elle s'effectua sans accroc, dans la nuit du 6 au 7 octobre 1922, entre le passage des

trains réguliers N°s 1385 et 1368 ; dans l'espace de trois heures et demie, le pont de 600 tonnes environ avait été déplacé latéralement de 3 m. 50.

Après ce ripage, le tablier métallique reposait par moitié sur les piles et culées anciennes et sur les appuis métalliques montés à cet effet au droit de chacune d'elles (fig. 9 et 10).

4^o L'opération de ripage accomplie, l'on procéda à la démolition de la partie supérieure aval des piles et culées pour permettre la pose des cintres et la construction des voûtes, du tympan et du faux-tympan de la moitié lac du nouveau viaduc.

5^o A l'achèvement de cette première moitié du pont la circulation définitive des trains fut rétablie en simple voie également, côté lac, et le tablier métallique ripé à nouveau à gauche pour libérer complètement l'emplacement de la moitié amont du nouveau viaduc.

A ce moment, la construction métallique était entièrement dégagée de ses anciens appuis et ne reposait plus que sur les palées provisoires ayant servi au ripage (fig. 11).

6^o L'on put alors procéder à la démolition des anciennes piles et à l'achèvement de la moitié amont de l'ouvrage, puis rétablir enfin la marche régulière en double voie.

La construction métallique servit quelque temps encore comme pont de service à l'usage de l'entreprise Bellorini, puis sa démolition fut adjugée, ensuite d'un concours, à la S. A. de constructions métalliques *C. Wolf et Cie*, à Nidau, pour le prix à forfait de 31 200 francs, la ferraille étant rendue franco sur wagons en gare de Lutry. Pour le garage des wagons en chargement, les C. F. F. avaient posé, à leurs frais, une voie provisoire de 30 m. de longueur utile, aiguillée sur la voie montagne.

Les poutres continues constituant le tablier métallique en autorisèrent la démolition en porte à faux, moyennant certains dispositifs spéciaux indiqués par le calcul.

La démolition commencée le 30 août 1923 à l'extrémité côté Pully du tablier, fut poursuivie régulièrement dans la direction de Lutry et la première travée de 35 m. de longueur put être entièrement démontée en porte à faux sans nécessiter d'appuis nouveaux.

Pour chacune des deux travées médianes, de 45 m. de longueur, l'on dut avoir recours à une palée intermédiaire de construction très légère ; enfin la dernière travée, côté

¹ Voir *Bulletin technique* du 29 août 1925, p. 217.