

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 87 (1969)

Heft: 18: Generalversammlung SIA Montreux 9.-11.5.1969

Artikel: Viaduc sur les voies CFF Lausanne-Bussigny: René Epars, ingénieur EPFL, SIA, Lausanne

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-70677>

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

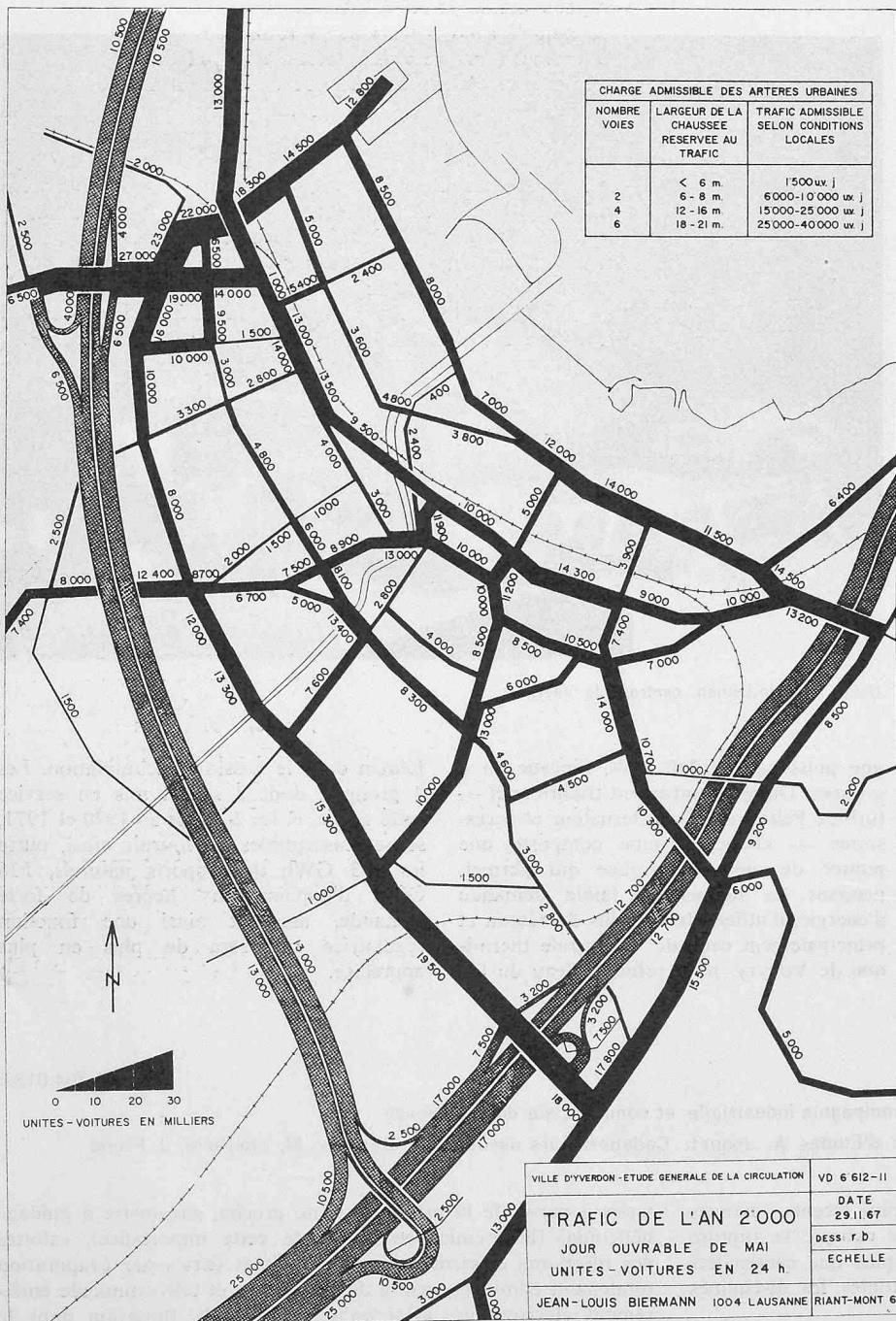
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

Etude de la circulation et du réseau routier de la ville d'Yverdon

DK 656.001.2:711.7



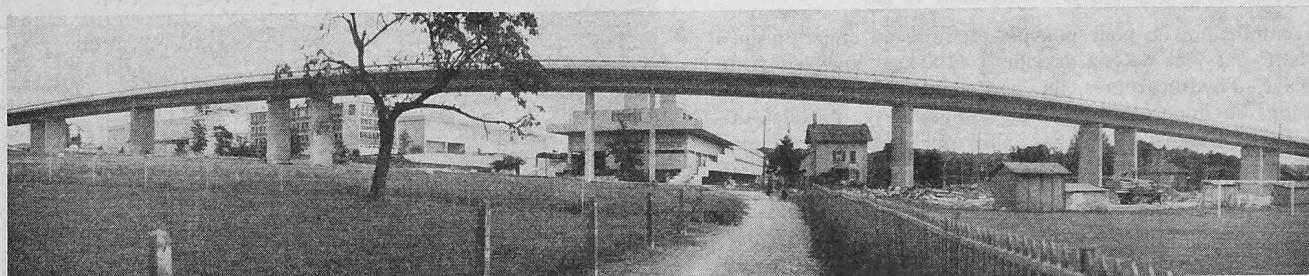
Viaduc sur les voies CFF Lausanne–Bussigny

René Epars, ingénieur EPFL, SIA, Lausanne

La route cantonale n° 79 doit passer d'abord sous les voies reliant la gare de triage de Denges à Bussigny, puis, avec une pente de 6 %, au-dessus de la ligne Lausanne—Bussigny. Malgré un rayon vertical de 6000 m seulement, la chaussée est au-dessus du terrain sur un demi-kilomètre environ.

Fondations et piles

Comme le mauvais terrain (argile limoneuse) diminue de qualité avec la profondeur, nous avons prévu des semelles de fondation superficielles. Les piles supportant les appuis fixes sont doubles. Si une semelle tend à basculer, la pile qui tasse le moins



est automatiquement plus chargée et rétablit l'équilibre. Ces piles doubles diminuent aussi les flexions des semelles et de la superstructure.

Superstructure

Cet ouvrage est, par sa longueur de 443 m, un des plus importants de Suisse romande. Afin de permettre une réutilisation du cintre, il a été divisé en six tronçons. La travée au-dessus des voies est indépendante car, pour placer le cintre en dehors du gabarit, elle a été coulée 2 m au-dessus de sa position définitive, puis, par une opération très délicate, descendue sur ses appuis.

Malgré un mauvais sol de fondation, le coût de construction a été extrêmement bas: Fr. 1 238 037.— soit Fr. 294.—/m² pour la construction porteuse et Fr. 1 650 976.— soit Fr. 392.—/m² tout compris (tapis, glissières, protections CFF), mais sans les frais administratifs, achats de terrains et honoraires. A titre de comparaison, le prix moyen de 13 ouvrages du même genre construits précédemment s'élevait à 730 fr./m².

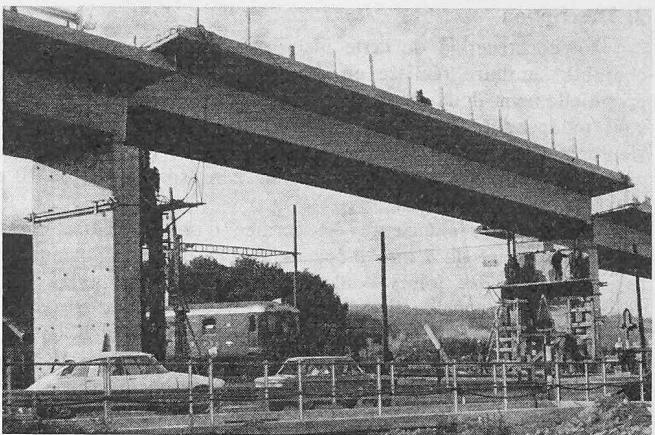
Le pont de Sevelin à Lausanne

Bureau technique R. Cottier et J. Fantoli, ingénieurs SIA, Lausanne

Jusqu'en 1964, un pont de 12,50 m de largeur hors-tout reliait la rue de Tivoli au quartier de Montelly franchissant trois voies CFF. Devenu insuffisant avec la création de l'avenue de Provence, il fut remplacé par un nouveau pont comprenant trois voies de circulation dans chaque sens, plus une bande centrale et deux trottoirs.

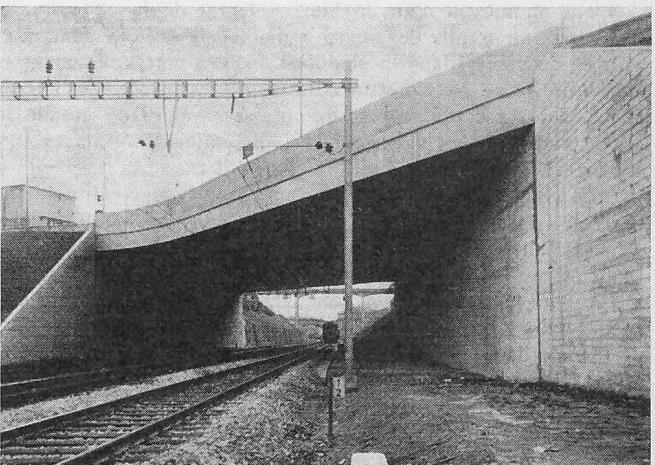
Le nouveau pont est un cadre en béton armé très biais, à bords non parallèles, avec les caractéristiques suivantes:
Portée droite (vide) de 18,70 à 19,50 m
Portée biaise de 29,80 à 34,80 m, biais 53° à 59°
Culées: articulées sur semelles, longueur 52,30 m, hauteur environ 7,60 m, épaisseur 0,50 à 0,97 m
Dalle: évidée par Cofratol, épaisseur 0,80 m, surface 1040 m².

Ce pont se distingue par ses dimensions importantes, son biais très important et surtout par ses conditions et son mode d'exécution, déterminé déjà au stade des études. Tous les travaux furent en effet exécutés sans interruption du trafic routier et sans ralentissement des quatre voies CFF, celles-ci étant franchies sans appuis intermédiaires, même pendant la construction du pont.



Viaduc à Bussigny

DK 624.21:625.745.1



Le pont de Sevelin à Lausanne

DK 62-758.34./38:616.89-072.8

Chambre blindée pour étude de psychophysiologie

Par Georges Spinnler, ingénieur-mécanicien EPUL, ingénieur-conseil

1. Introduction

Le cerveau est le siège de phénomènes électriques dont les manifestations sont mises à profit depuis longtemps par les cliniciens. Le relevé d'électro-encéphalogrammes permet de tirer des conclusions sur le fonctionnement du cerveau en étudiant les potentiels de l'activité spontanée. Il y a quelques années on a découvert que les potentiels engendrés par les sensations nerveuses sont extrêmement faibles, de l'ordre de quelques microvolts au plus. Ces potentiels sont donc noyés dans le champ des tensions de l'activité spontanée.

Le développement de l'électronique a permis de construire des analyseurs capables d'extraire du bruit de fond général les petits signaux en question. Pour détecter et mesurer ces petits potentiels, il faut que le sujet et les appareils de mesure soient à l'abri des champs électro-magnétiques perturbateurs tels qu'ils existent toujours dans les laboratoires. La cause de perturbations la plus gênante est le champ 50 Hz du réseau.

Pour étudier le fonctionnement du cerveau, il est indispensable de soustraire le mieux possible le sujet aux excitations (stimuli) perturbatrices telles que bruit, vibrations, sensations thermiques et impressions visuelles. En créant ensuite une excitation définie (bruit, éclair lumineux, etc...), on peut alors étudier la réponse du cerveau à cette excitation au moyen d'électro-encéphalographes de haute sensibilité. On établit donc les corré-

lations entre les stimuli et les potentiels cérébraux. C'est pour répondre aux exigences de cette technique d'investigation que ZYMA SA, à Nyon, a fait construire en 1968 la chambre d'isolation décrite ci-dessous, fig. 1.

Fig. 1. Chambre blindée pour étude de psychophysiologie

