

**Zeitschrift:** IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke  
**Band:** 3 (1979)  
**Heft:** C-7: Structures in Switzerland  
  
**Artikel:** Le pont du Cucloz sur la N12, St-Légier / VD  
**Autor:** Tappy, M. / Basler, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-15789>

### **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:** 21.07.2025

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

## 25. Le pont du Cucloz sur la N12, St-Légier / VD

*Maître de l'ouvrage: Etat de Vaud*

*Bureau de construction des Autoroutes*

*Ingénieur: Bureau Technique Piguet*

*Ingénieurs-Conseils SA*

*Entreprises: Consortium Ed. Züblin & Cie S.A.*

*S.A. C. Zschokke*

*Oyex, Chessex & Cie S.A.*

### *Dimensions*

*Portées et longueurs: Piste Fribourg – Vevey*  
 $11,5 + 2 \times 14,5 + 11,5 + 11 \times 36,2 + 29,5$

*– longueur totale 479,9 m.*

*Piste Vevey – Fribourg*

$11 \times 36,2 + 29,5$

*– longueur totale 427,7 m.*

*Largeur: 23,7 m.*

*Surface environ: 10'770 m<sup>2</sup>*

### *Quantités de matériaux*

#### *Superstructure:*

*– béton: 5'800 m<sup>3</sup>*

*– acier d'armature: 710 t*

*– acier de précontrainte long.: 70 t*

*– acier de précontrainte transv.: 50 t*

#### *Infrastructure:*

*– excavation en puits: 2'000 m<sup>3</sup>*

*– béton piles + culées: 820 m<sup>3</sup>*

*– acier d'armature: 80 t*

*Années de construction: 1976 – 1978*

### **Conception de l'ouvrage**

Le pont du Cucloz se situe sur le territoire de la commune de St-Légier, sur la N12.

Les deux pistes ont des longueurs différentes, 479,9 m. pour la piste Fribourg – Vevey, et 427,7 m. pour la piste Vevey – Fribourg. L'axe de l'autoroute se trouve sur un arc de cercle de rayon  $R = 1000$  m., raccordé à une clothoïde du côté Vevey, CL 385,286.

Le pont se trouve en flanc de coteau et la hauteur moyenne au-dessus du terrain est de l'ordre de 10 m. L'axe longitudinal est en pente constante de 6 %, tandis que la pente transversale est variable, allant de 0 à 4,1 %.

La conception du projet est dominée par le voeu du Maître de l'ouvrage d'avoir la section transversale du tablier en caisson afin d'augmenter l'inertie thermique du pont au vu des pentes.

L'importante étude géologique et géotechnique du site peut se résumer par les considérations suivantes:

- Entre la culée Vevey et le km 2.820, les sols de couverture sont soit en glissement peu ou pas actif (sur une épaisseur maximale de 2,4 m.), soit des éluvions du Flysch impropres à l'appui des fondations. Dessous, la moraine à prédominance graveleuse, puis limoneuse et graveleuse, ainsi que la roche du Flysch, souvent très altérée en surface, constituent les couches d'appui des fondations.
- Depuis le km 2.820, on rencontre successivement la terre végétale, des éboulis terreux puis typiques, des éboulis mélangés à la moraine, enfin la moraine franche qui repose sur la roche. La couche moraine + éboulis peut participer à la reprise par frottement de charges transmises en profondeur.

La limite inférieure des terrains superficiels déficients se situe généralement entre 2,0 et 7,0 m. de la surface. L'examen attentif des conditions géotechniques et topographiques montre que l'essentiel des fondations est à considérer sur puits. De ce fait, de trop petites portées s'avèrent inintéressantes.

L'implantation des culées résulte de considérations topographiques (pénétration du tablier dans le terrain côté Vevey et hauteur raisonnable de remblai côté Châtel-St-Denis). Elle aboutit, côté Sud, à des culées séparées et nettement décalées pour les deux pistes de circulation.

### **Descriptif du projet**

La superstructure est constituée par deux sections transversales types:

- pont principal entre la pile 4 et la culée 16; la section est un caisson à 2 âmes, de 2,50 m. de hauteur et de 9,50 m. de largeur, qui supporte deux encorbellements latéraux de 7,11 m. chacun. Ce caisson n'est entretoisé qu'au droit des appuis. La dalle supérieure est précontrainte transversalement.
- Estacade entre la culée 0 et la pile 4; la section est une dalle évidée de 70 cm d'épaisseur et de 10,11 m. de largeur.

Les piles du pont principal sont de forme hexagonale pour des raisons de statique et d'esthétique, de dimensions maximales 2,00 x 1,40 m. Toutes les piles, dont l'effort horizontal engendré par la variation de longueur du tablier est inférieur à celui de frottement d'un appui glissant, sont liées au tablier. Elles garantissent la stabilité longitudinale de l'ouvrage, les autres piles étant munies d'appuis glissants.

Les palées de l'estacade sont de forme rectangulaire, avec les



*Vue du pont du Cucloz*

dimensions en plan de 7,50 x 0,60 m., munies d'appuis glissants. La stabilité longitudinale est assurée par les piles du pont principal, l'estacade étant liée à celui-ci par l'intermédiaire d'appuis fixes.

Chaque pile se prolonge dans le sol par un puits circulaire de  $\varnothing$  2,50 m. réalisé par tranches, avec bétonnage d'un anneau de protection et de soutènement. Le remplissage du puits se fait en remontant (profondeur moyenne 13,50 m.)

Les puits sont armés et calculés en compression + flexion sous l'effet des charges verticales et horizontales du tablier et d'une poussée de "creeping" de 25 exceptionnellement 30 t. par puits.

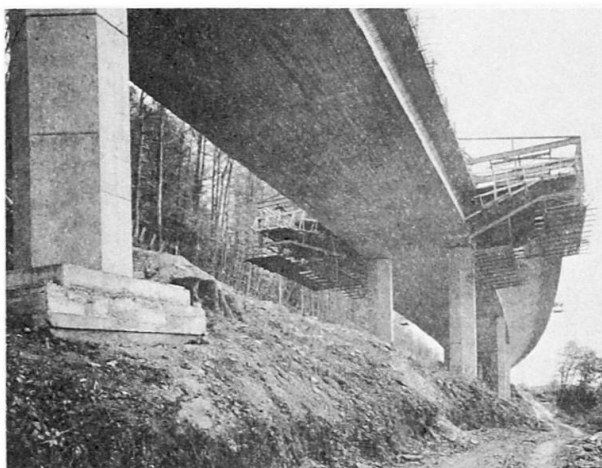
### Exécution de l'ouvrage

L'exécution du pont principal est réalisée en 2 phases:

- exécution sur cintre du caisson central, travée par travée, avec bétonnage en 2 étapes (dalle inférieure, âmes, dalle supérieure)
- exécution des encorbellements latéraux à l'aide d'un chariot de bétonnage, circulant sur le caisson central, avec les exigences suivantes:
  - exécution simultanée des 2 côtés;
  - mise en tension à 60 % des câbles transversaux avant déplacement du chariot;
  - décalage d'exécution, par rapport au caisson central, de 3 travées et de l'ordre de 90 jours.

(M. Tappy, M. Basler)

*Vue du chantier depuis le mât du blondin; au premier plan, le tablier est entièrement bétonné; plus loin seul le caisson est exécuté.*



*Vue de l'ouvrage depuis dessous avec le chariot de bétonnage des encorbellements latéraux.*

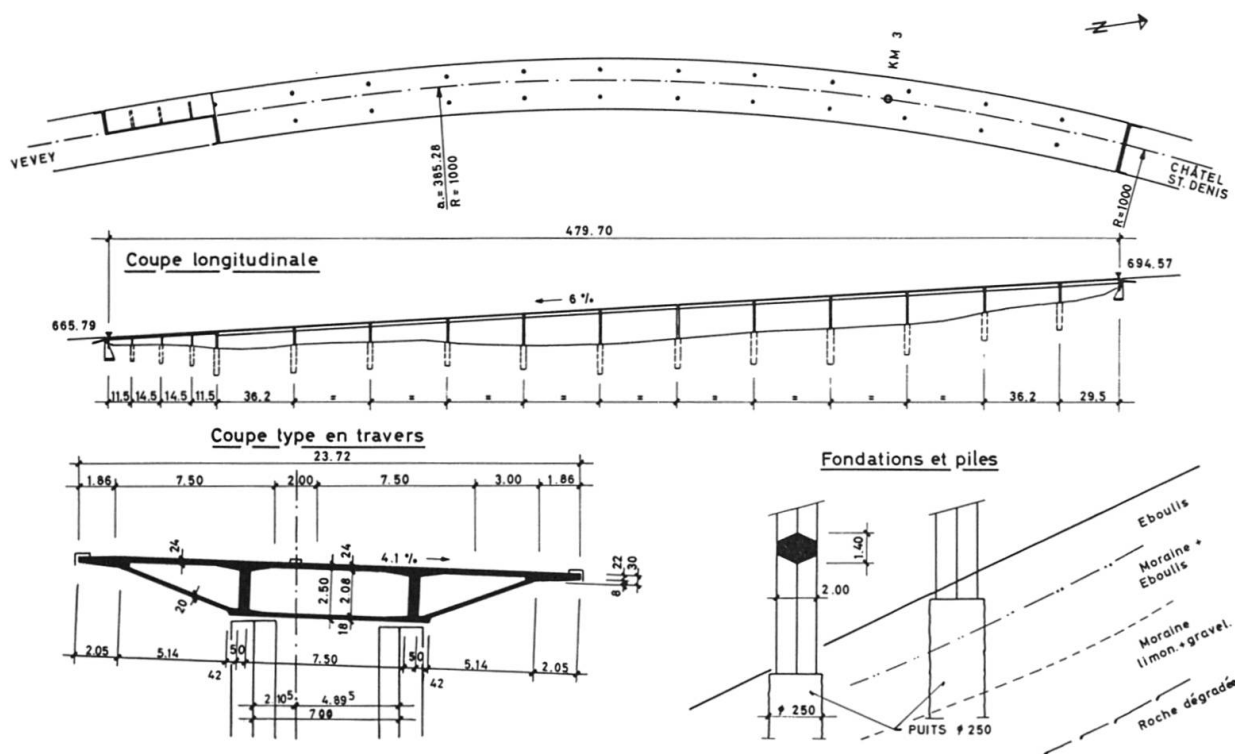


Schéma du pont