

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **76 (1950)**

Heft 19

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 20 francs
Etranger : 25 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 17 francs
Etranger : 22 francs

Pour les abonnements
s'adresser à la librairie

F. ROUGE & Cie
à Lausanne

Prix du numéro :
1 fr. 25

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg* : MM. P. JOYE, professeur ; E. LATELTIN, architecte — *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. D'OKOLSKI, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; CL. GROSGURIN, architecte ; E. MARTIN, architecte ; V. ROCHAT, ingénieur. — *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; G. FURTER, ingénieur ; R. GUYE, ingénieur ; *Valais* : MM. J. DUBUIS, ingénieur ; D. BURGENER, architecte.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur. Case postale Chauderon 475, LAUSANNE

TARIF DES ANNONCES

Le millimètre
(larg. 47 mm) 20 cts

Réclames : 60 cts le mm
(largeur 95 mm)

Rabais pour annonces
répétées

ANNONCES SUISSES S.A.

5, Rue Centrale
Tél. 22 33 26

LAUSANNE
et Succursales



CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte ; R. NEESER, ingénieur.

SOMMAIRE : *Quelques ouvrages en béton précontraint construits récemment en Suisse*, par F. PANCHAUD, professeur à l'Ecole Polytechnique de Lausanne. — *Les cas critiques lors de levers par avions*, par A. ANSERMET, ingénieur, professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne. — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — INFORMATIONS DIVERSES.

QUELQUES OUVRAGES EN BÉTON PRÉCONTRAIT CONSTRUITS RÉCEMMENT EN SUISSE

par F. PANCHAUD,
professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne

Jusqu'à maintenant, le béton précontraint n'a reçu en Suisse que peu d'applications. Nous n'analyserons pas ici les causes de cet état de choses, que nous considérons comme regrettable. Nous pensons qu'il y a mieux à faire en décrivant plutôt trois récents ouvrages construits d'après cette nouvelle technique : le débarcadère de Nyon, le pont-rail et le pont-route de Zwingen.

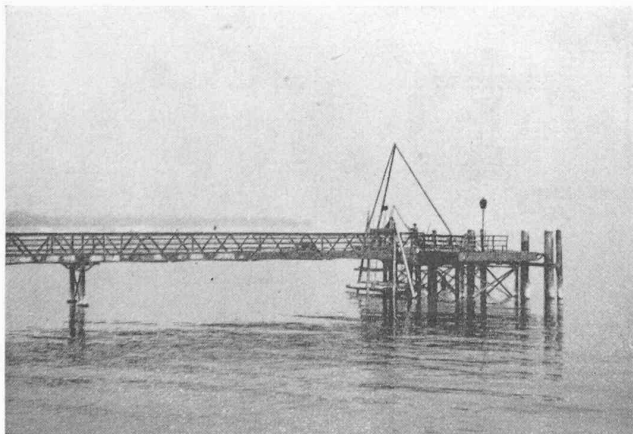


Fig. 1. — L'ancien débarcadère de Nyon construit en 1878.

Ces ouvrages ont une caractéristique commune : ils sont tous trois conçus en vue de la préfabrication ; leurs éléments constitutifs ont été fabriqués à l'avance, transportés sur place et assemblés. Ce mode de faire s'est révélé, dans les cas considérés, particulièrement avantageux : on a pu réduire la durée de construction, grâce à l'exécution simultanée de l'infrastructure et de la superstructure ; les fondations achevées, il a suffi de mettre en place les éléments de la superstructure et de parachever les ouvrages en bétonnant les dalles et les éléments de remplissage.

Du même coup, on a pu éviter la construction d'un important échafaudage qu'il aurait fallu prévoir robuste pour résister soit aux assauts des vagues dans le cas du débarcadère de Nyon, soit à des crues intempestives de la rivière torrentueuse dans le cas des ponts de Zwingen.

I. Le débarcadère de Nyon

1. Description générale

En 1947, la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman a décidé de reconstruire le débarcadère de Nyon, qui donnait des signes de vieillissement, et dont la charpente métallique ne pouvait plus être économiquement remise en état ; la passerelle était d'ailleurs trop étroite et trop élevée (fig. 1).