

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 56 (1930)  
**Heft:** 8

## Wettbewerbe

### 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>**

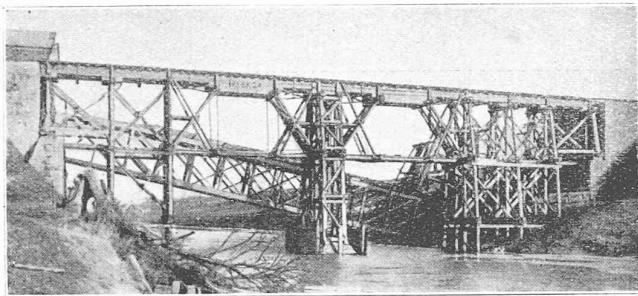


Fig. 33. — Pont près de Keidany, en Lithuanie, pont en bois à côté de l'ouvrage métallique miné.

Les éléments communs à ces trois ponts-types sont : Les piliers et palées en bois assis directement sur le sol ou sur traverses ou enfin sur perrés ou pilotis.

Les travées en bois, avec ou sans chevilles (fig. 33) ou d'autres moyens d'assemblage (clameaux, fers plats, boulons, chevilles annulaires, etc.).

Les poutres armées, avec des fers plats cloués, par exemple le pont sur la Meuse près de Lumes.

Les travées en bois en forme de treillis de divers systèmes.

Les trestles avec travées de 10 à 16 m de portée. Sur la ligne dite des Beskides : Lawoczme-Volocz (fig. 34) et le viaduc de Czorbadom (fig. 35) donnent une bonne idée de telles constructions avec tours étagées.

Les poutres laminées, munies éventuellement d'armatures ou de sous-tendeurs.

Les poutres militaires (voir sous II, systèmes pour la réparation des ponts détruits) utilisables également pour des tours, raidies avec du bois ou haubanées par des câbles.

Pour les ponts militaires on emploie de préférence du fer à haute résistance, savoir :

	résistance	allongement
acier au nickel . . . .	$48 \div 56 \text{ kg/mm}^2$	20 %
	$54 \div 65$	» 16 %
acier Siemens-Martin .	$50 \div 60$	22 %
	$56 - 65$	» 20 %
acier au silicium . . .	$48 - 58$	» 30 %
ou acier fin produit au four électrique.		

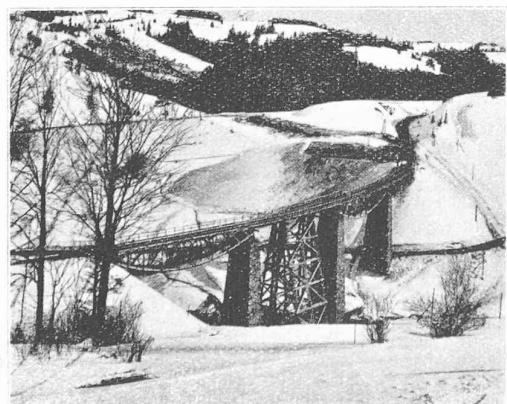


Fig. 34. — Pont d'Ossalina, dans les Beskides, ligne Lawoczme-Volocz, trois travées provisoires de 10 m.

L'acier au nickel ne rouille que très peu et permet de construire des ponts légers dans des contrées montagneuses. Les sollicitations peuvent être augmentées de 50 % en dessus des tensions admissibles pour l'acier ordinaire.

5. Les travaux de montage peuvent se classer comme suit :

- sur échafaudage fixe,
- sur pontons ou sur câbles,
- en porte à faux, ce qui fut très souvent employé pendant la guerre mondiale,
- par lancement, parce que le montage en port à faux peut porter préjudice à la construction des piles, ou parce qu'un temps orageux peut rendre impossible des travaux de montage exceptionnels.

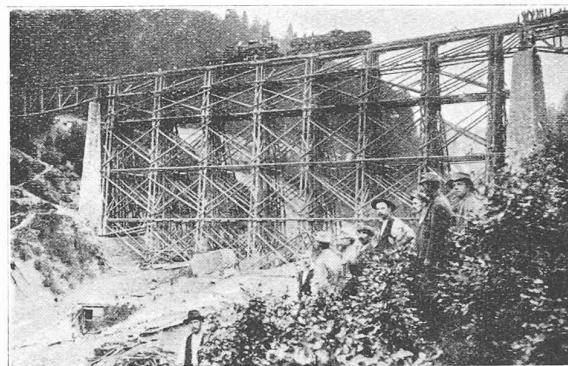


Fig. 35. — Viaduc de Czorbadom dans les Beskides, réparé par un pont provisoire de  $5+7 \times 10 + 5$  m. Longueur totale 80 m.  
(A suivre.)

#### Concours d'idées pour un plan d'aménagement d'une partie de la Rive droite de la Ville de Genève et du quartier de l'Ile.

(Suite).<sup>1</sup>

N° 19. — Qui vivra verra.

Faubourg. — Les artères de circulation dans le Faubourg de Saint-Gervais sont bien établies quoique non sans difficultés d'exécution pour les deux principales d'entre elles.

La liaison avec le quartier des Pâquis par la rue du Cendrier est bonne. Le maintien de la rue des Terreaux-du-Temple sur tout son parcours augmente inutilement les croisements et débouchés critiques pour la circulation. Les rues des Terreaux et Rousseau sont fermées au nord par des arcades qui ne remédient pas à la défectuosité du lotissement en triangle.

L'aménagement du quartier de l'Ile n'est pas satisfaisant.

Pâquis. — Ce quartier est à peu près conservé dans son état actuel et son lotissement est prolongé dans le même esprit jusqu'à Mon-Repos avec cependant quelques améliorations.

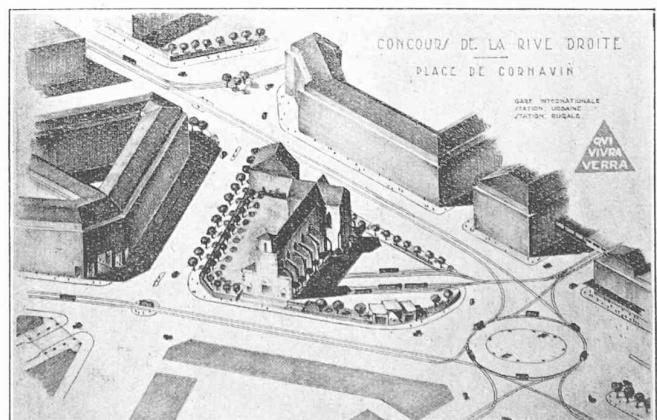
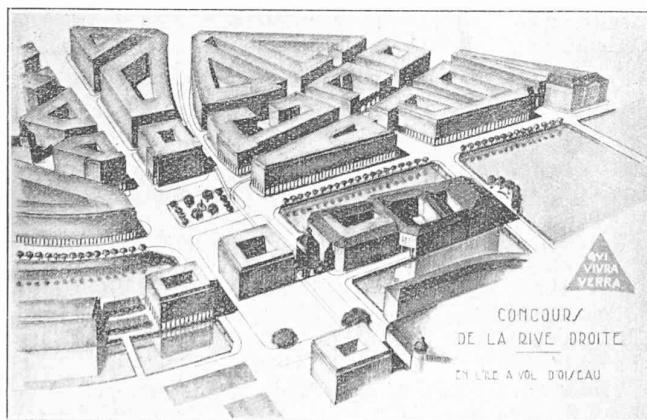
Quartiers derrière la gare. — Les grandes artères de Varembé à Saint-Jean sont établies sur la base du système désuet de places reliées par des artères disposées en diagonale dans le lotissement général.

La proposition de halle aux marchés en liaison directe avec la gare est à retenir.

Tramways. — Le déplacement de la ligne Bel-Air—Mon-Repos dans la rue du Cendrier est recommandable. La gare de tramways à proximité de la gare des C. F. F. est désirable ;

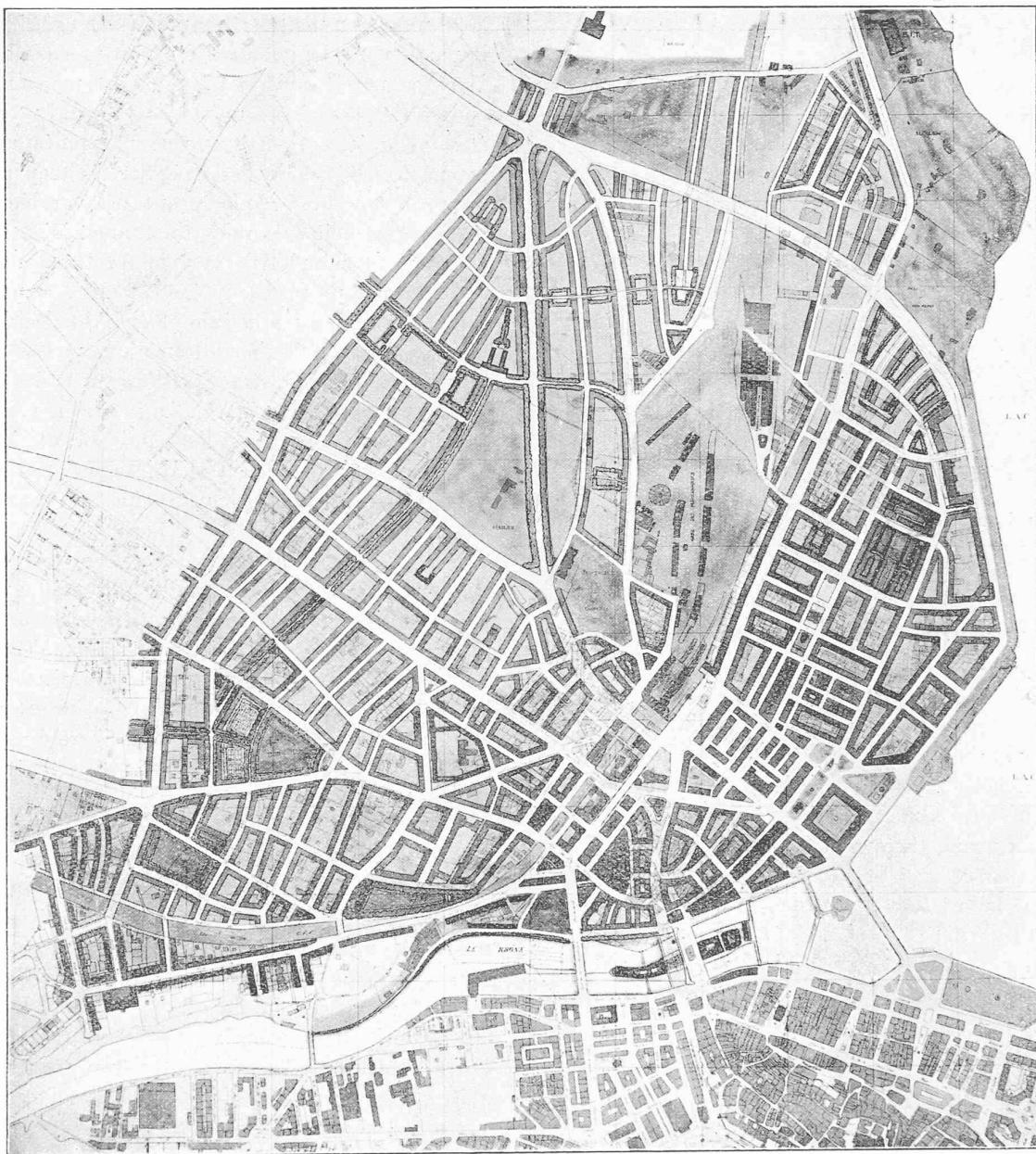
<sup>1</sup> Voir Bulletin Technique du 5 avril 1930, page 81.

## CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA « RIVE DROITE », A GENÈVE



2<sup>e</sup> rang : projet « Qui vivra verra », de M. Emile-Alb. Favre, architecte, à Genève.  
Echelle 1 : 15 000.

## CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA « RIVE DROITE », A GENÈVE

3<sup>e</sup> rang : projet « Nord-sud », de M. Egidius Streiff, architecte, à Zurich.

mais son emplacement à côté de l'église de Notre-Dame souligne les inconvénients de la situation de celle-ci sur la place de la Gare.

Etude conscientieuse dont l'intérêt réside avant tout dans la façon dont les lignes principales de circulation vers le centre sont accusées.

Nº 7. — *Nord Sud (A)*

*Faubourg.* — La liaison Servette—Cornavin est mal tracée ; celle de Cornavin—Bel-Air touche des constructions qui rendent sa réalisation difficile. Le lotissement du quartier n'est pas très heureux. La liaison avec le quartier des Pâquis est réalisée d'une façon intéressante par le prolongement de la place de l'Eglise anglaise, tandis que celui de la rue de Berne est défectueux.

Le croisement Servette—James-Fazy, sous forme d'artères superposées, est une solution peu recommandable au point de vue économique et de l'aspect qu'il présenterait.

L'utilisation d'une moitié des ponts de l'Île pour un parc d'automobiles est critiquable.

*Pâquis.* — Les deux artères principales de circulation vers le centre ne sont pas accentuées ; il y a quelques études intéressantes de mas de verdure et de disposition de bâtiments tels que ceux faisant face à Mon-Repos.

*Quartiers derrière la gare.* — Le nouveau tracé de l'artère pour la S. d. N. à travers Beaulieu est bon. D'une façon générale la disposition des bâtiments dans ces quartiers est satisfaisante mais l'aménagement du quartier des Grottes laisse à désirer.

Les surfaces de verdure sont réparties sans liaison avec le centre.

*Tramways.* — L'étude du réseau des tramways est insuffisante et la station de Chantepoulet est supprimée sans contre-partie.

*Quais.* — L'auteur ne propose que la réglementation des lignes horizontales.

Etude conscientieuse, en particulier pour les quartiers extérieurs.  
(*A suivre.*)