Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 63 (1937)

Heft: 6

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: 09.12.2025

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

63e année 13 mars 1937 N° 6

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

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 d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. — Organe de publication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

COMITÉ DE RÉDACTION. — Président : R. Neeser, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; A. Rossier, ingénieur ; *Vaud :* MM. C. Butticaz, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Odier, architecte ; Ch. Weibel, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur cantonal ; *Valais :* MM. J. Couchepin, ingénieur, à Martigny ; Haenny, ingénieur, à Sion.

Rédaction : H. Demierre, ingénieur, 11, Avenue des Mousquetaires, La Tour-de-Peilz.

ANNONCES
Le millimètre sur 1 colonne, largeur 47 mm :
20 centimes.
Rabais pour annonces répétées.
Tarif spécial pour fractions de pages.
Régie des annonces :
Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
Lausanne

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Dommer, ingénieur, président ; G. Epitaux, architecte ; M. Imer.

SOMMAIRE : *Le nouveau débarcadère de Montreux.* — *La mesure du « bruit » dans les bâtiments*, par L. Villard, fils, architecte, expert acousticien, à Montreux. — *Extraits de « Le Corbusier et P. Jeanneret : œuvre complète de 1910-1929 ».* — Bibliographie. — Service de placement.

Le nouveau débarcadère de Montreux.

Introduction.

Au printemps 1936, par suite d'un glissement de terrain sous-lacustre, une portion du quai de la Rouvenaz, à Montreux, s'effondra. Cet éboulement s'était produit dans le voisinage immédiat du débarcadère ; à tel point que quelques semaines plus tard, l'un des pilots d'amarrage, situé du côté du talus éboulé, était emporté à son tour. Il en résulta des difficultés d'accostage, particulièrement par gros temps. La sécurité de l'ouvrage dans son ensemble était en outre compromise.

En effet, une étude détaillée de la stabilité du talus sous-lacustre, basée sur les essais du *Laboratoire de géotechnique de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne*, montra que l'équilibre des masses graveleuses constituant le sous-sol était précaire et qu'un ébranlement provenant du battage de nouveaux pieux pourrait provoquer un nouvel éboulement. Il était à craindre même, qu'abstraction faite de tout fonçage nouveau, le choc répété des bateaux ne produisît, à la longue, dans ce terrain disloqué par un premier éboulement, le même effet qu'un battage et ne fût la cause d'un glissement général entraînant le débarcadère lui-même.

Par ailleurs, ce dernier exigeait une remise en état générale et ces travaux de réfection, joints à ceux de consolidation devenus indispensables, auraient coûté autant qu'un ouvrage neuf sans offrir le même degré de sécurité. Ceci étant, la *Compagnie générale de navigation* décida la construction d'un nouveau débarcadère [1]. Cette solution offrait, en outre, l'avantage de permettre un déplacement de l'ouvrage en l'écartant quelque peu de la zone dangereuse.

Description du nouveau débarcadère.

Le nouveau débarcadère a été conçu de façon à éviter dans la mesure du possible, une surcharge de la beine. On a renoncé, pour cela, à tout appui sur celle-ci en reportant aux abords de la rive et en profondeur les charges de l'ouvrage. C'est ce fait qui constitue l'originalité du projet.

On choisit donc une construction en porte à faux de 13,25 m de portée, encastrée dans un massif en béton armé situé au droit du quai. Ce massif d'ancrage repose, d'une part, sur la berge formée de conglomérats fortement comprimés, et, d'autre part, côté lac, sur quatre pieux en béton armé moulés sur place, suivant le système « Froté » et s'appuyant sur les couches profondes du sous-sol (voir fig. 1, plan, élévation et coupe de l'ouvrage). Le massif d'ancrage étant partiellement évidé, la surcharge de l'ouvrage ne dépasse pas sensiblement la charge naturelle primitive. La contrainte maximum de compression du sol, dans le cas le plus défavorable, est de 4,6 t/m², sa valeur moyenne étant de 3,1 t/m² ; elle est équivalente à celle résultant antérieurement du quai lui-même.

[1] Les travaux ont été exécutés sous la direction de la Cie générale de navigation, dont le directeur, M. *Ed. Meystre*, a bien voulu, ainsi que M. le professeur *A. Stucky*, ingénieur-conseil, auteur du projet, nous communiquer les documents indispensables à la publication de cette notice. La partie métallique de l'ouvrage fut exécutée par les *Ateliers de constructions mécaniques de Vevey* ; l'entreprise des travaux publics était la Maison *Losinger & Cie*.