

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 64 (1938)  
**Heft:** 24  
  
**Artikel:** Les nouveaux bains de Nyon  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-49248>

### **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:** 22.02.2026

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

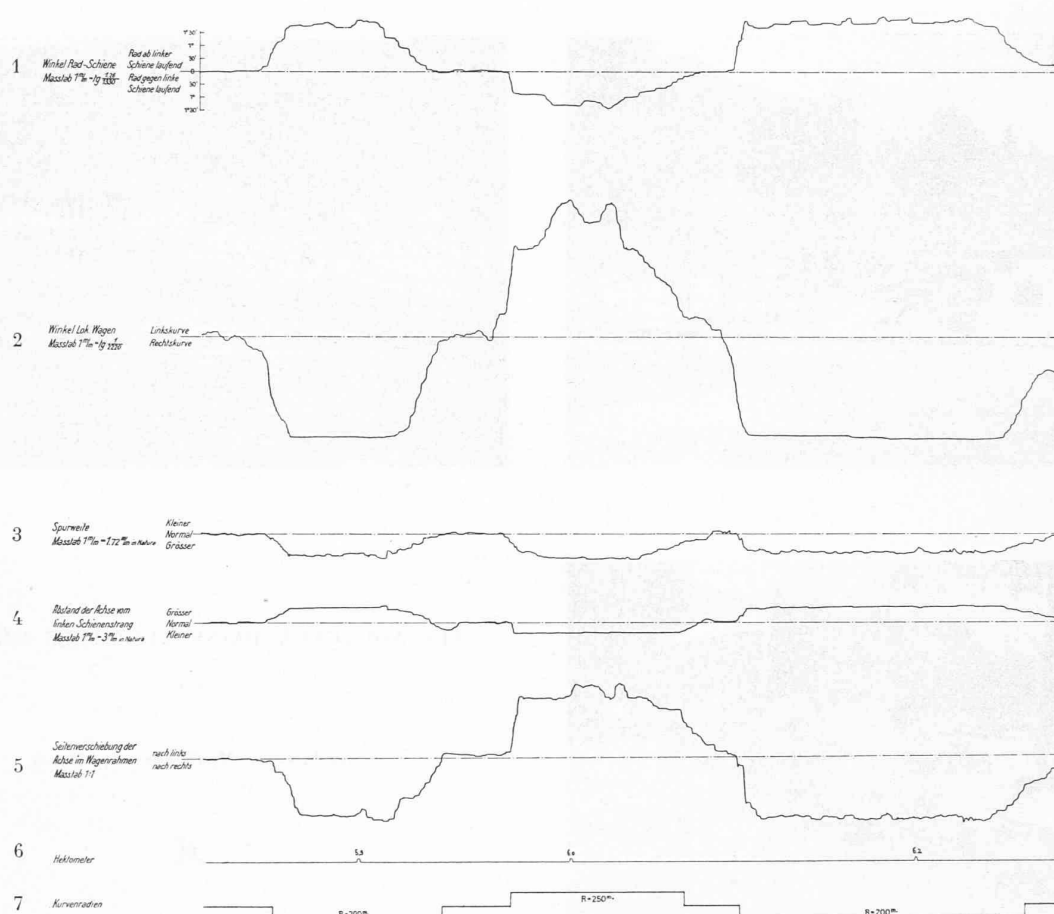


Fig. 9. — Diagramme relevé sur l'automotrice Lötschberg N° 785, locomotive en arrière.

(1 à 7 : voir figure 8).

sortie de la courbe par à-coups et communique, par l'intermédiaire des ressorts de rappel, contrôlant son mouvement, des chocs à la caisse du wagon.

Les points de contact entre la roue et le rail ont été déterminés par un procédé graphique en partant des profils connus et des angles d'application mesurés des bourrelets. Des marques à la craie ont été faites sur les bourrelets et les rails pour la vérification ultérieure. A titre de mesure de contrôle, le chemin parcouru par tour de roue sur les deux rails a été mesuré, de telle sorte que les glissements ayant eu lieu aux points de sustentation des roues fussent connus en grandeur et en direction. Les valeurs obtenues sont groupées dans le tableau ci-dessous.

Essai	Côté extérieur de la courbe		Côté intérieur de la courbe	
	Diamètre de la roue	Chemin parcouru	Diamètre de la roue	Chemin parcouru
Fig. 8	1017,0 mm	1020,0 mm	1013,9 mm	1010,8 mm
» 9	1013,0 »	1021,8 »	1017,9 »	1013,6 »
» 11	1009,0 »	1010,5 »	1006,0 »	1002,6 »

Essai	Diamètre au point de contact du bourrelet	Dénivellation verticale entre le point de sustentation de la roue et le point de contact du bourrelet
Fig. 8	1040 mm	10,65 mm
» 9	1044 »	11,80 »
» 11	—	—

(A suivre.)

## Les nouveaux bains de Nyon.

Depuis fort longtemps, la question des bains préoccupait les autorités de la ville de Nyon. L'ancien établissement exigu et archaïque, sis Quai de l'Hôpital, avait dû être abandonné et on avait aménagé, voici plusieurs années, une plage au sud de la ville, au lieu dit « Les Trois Jetées ». Les travaux du premier stade comprenaient : d'une part, l'épaulement, par de larges gradins de béton, de la grève comprise entre les jetées et, d'autre part, l'établissement de vestiaires provisoires, construits en bois dont l'accès était gratuit.

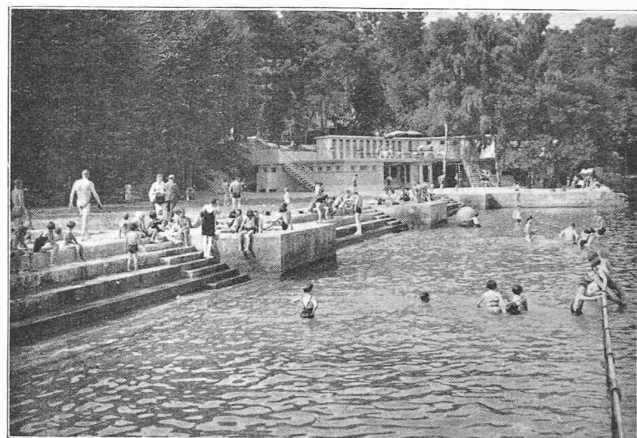
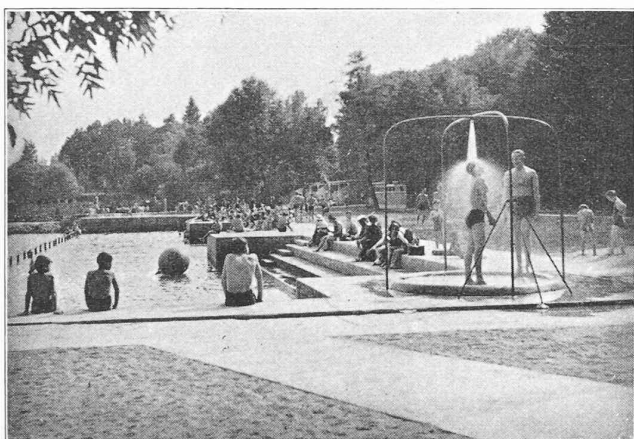
A la suite de plusieurs concours<sup>1</sup> et consultations, le Conseil municipal chargea M. *Fernand-L. Dorier*, architecte à Nyon, de la construction des nouveaux bains.

Voici, en quelques mots, les caractéristiques de l'ensemble : Les divers locaux se répartissent en trois constructions distinctes : le pavillon principal (A) situé à l'extrémité est de la plage donne sur une terrasse ombragée d'où de larges gradins de béton descendent jusqu'à l'eau. Un local (B) aménagé pour les besoins du cercle des nageurs de Nyon, est situé face à la jetée médiane. Enfin, le vestiaire public et gratuit (C), à l'autre extrémité de la plage, face à la grève de sable qui s'étend entre les deux jetées ouest. (Fig. 1, 2 et 3.)

On a cherché à adapter le mieux qu'il se pouvait les constructions aux caractéristiques du terrain, lequel présente une

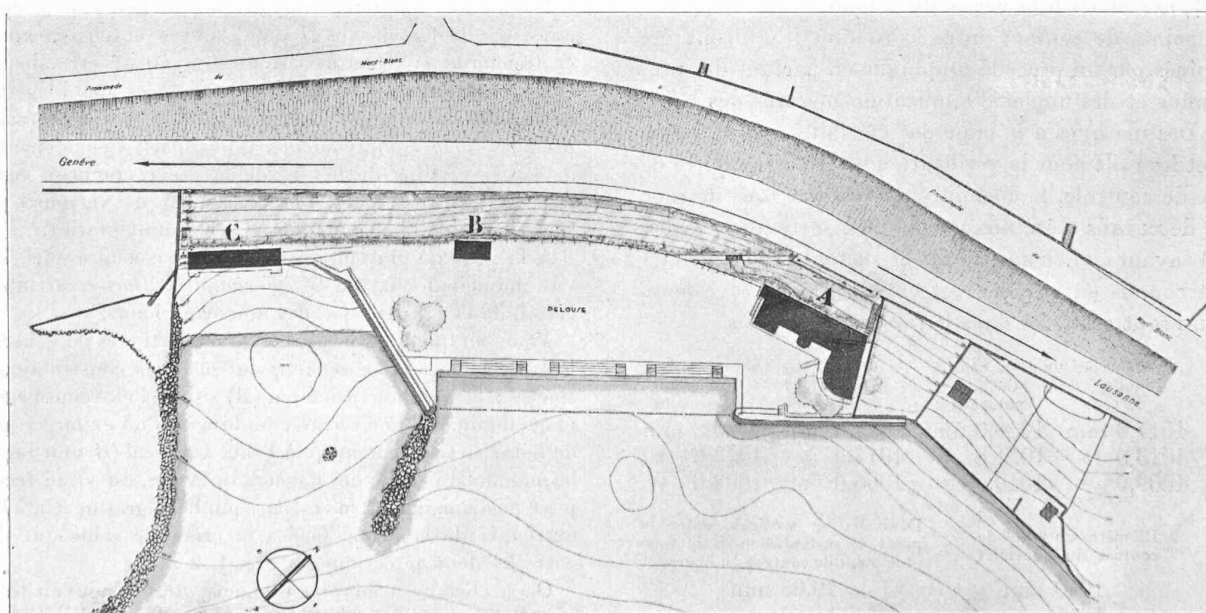
<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 21 mars, 4, 18 avril, 2 mai 1931.

Réd.



### LES NOUVEAUX BAINS LACUSTRES DE NYON

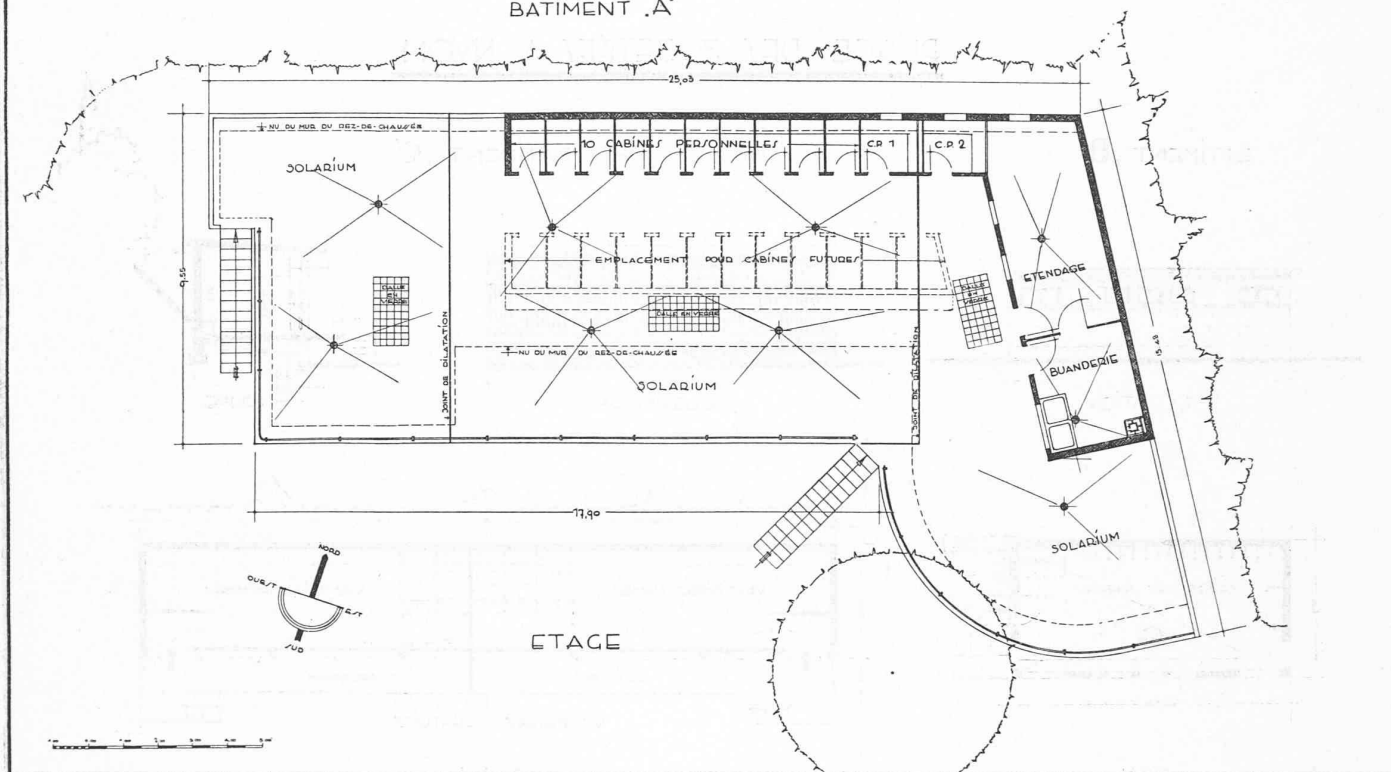
Architecte : M. F. Dorier, à Nyon.



Plan de situation, — Echelle 1 : 1500.

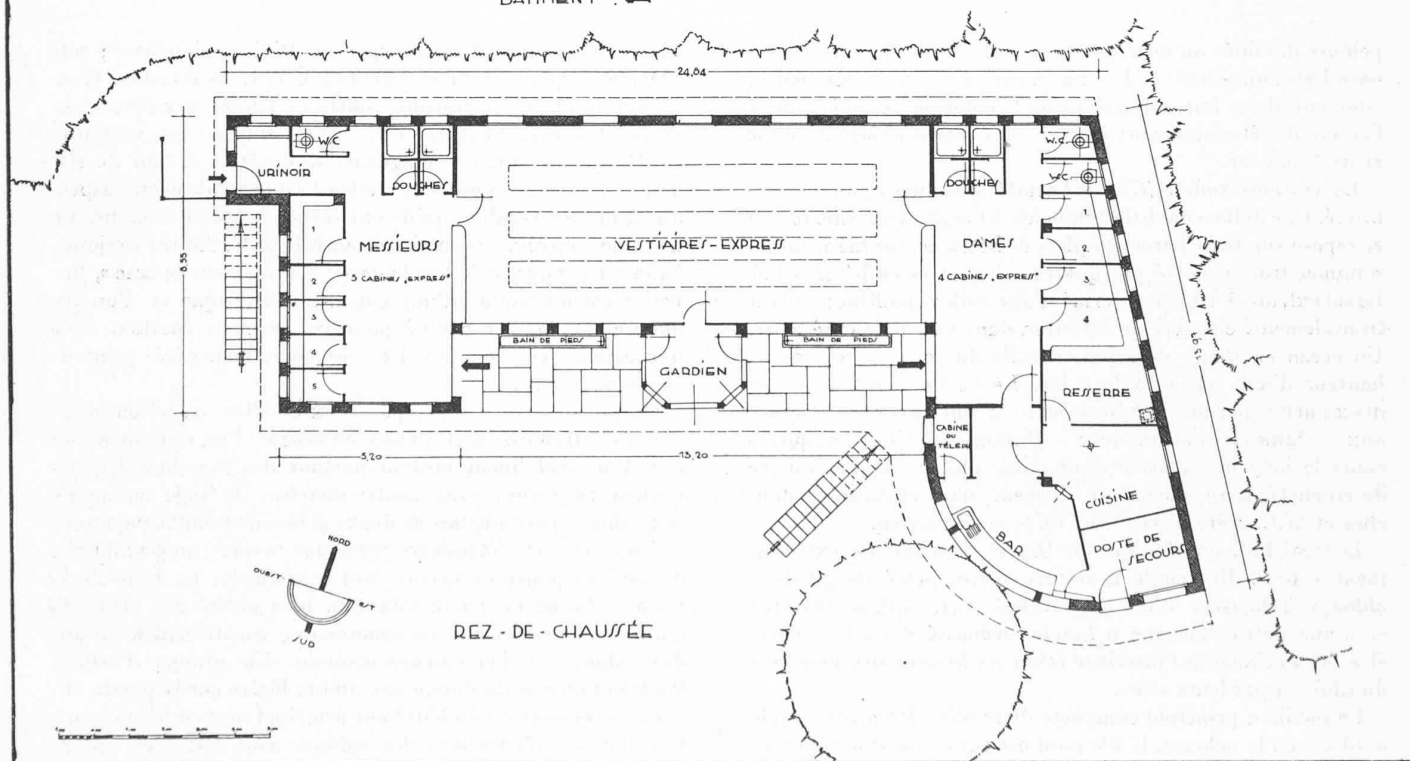
# PLAGE DES 3 JETÉES A NYON

BATIMENT .A'



# PLAGE DES 3 JETÉES A NYON

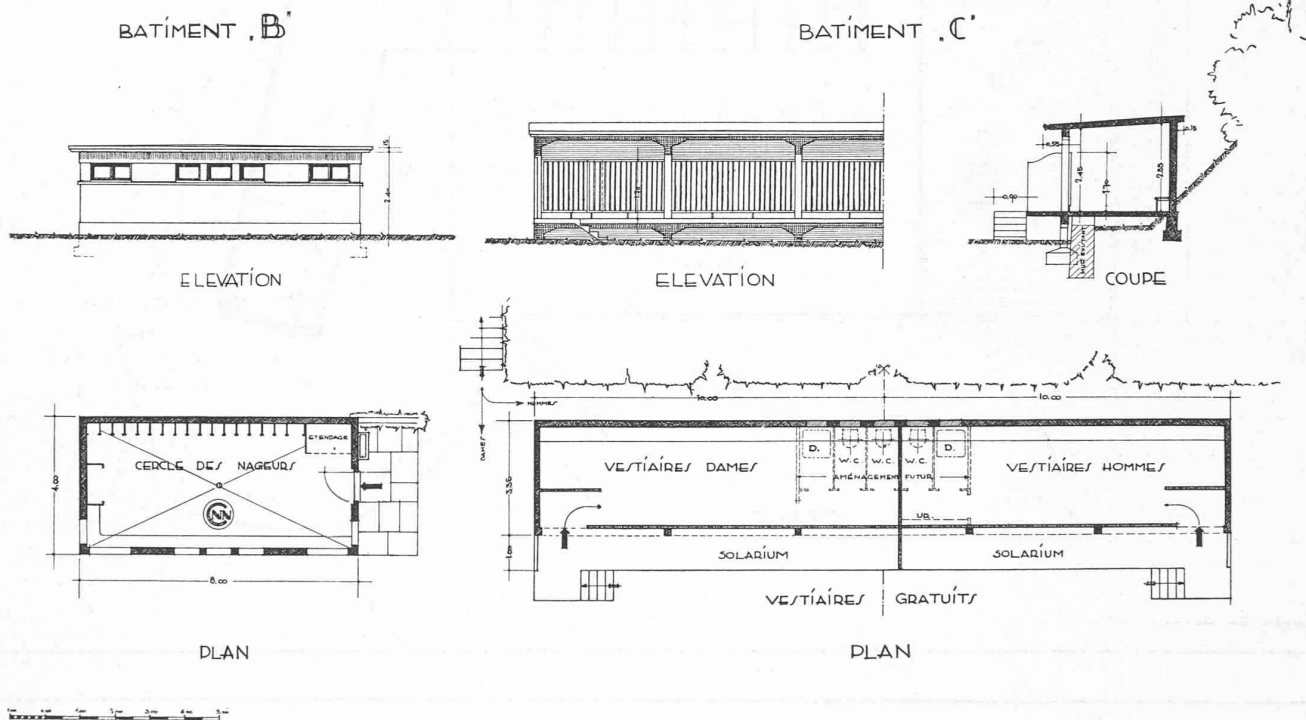
BATIMENT .A



LES NOUVEAUX BAINS LACUSTRES DE NYON

Pavillon principal. — 1 : 200. Architecte : M. F. Dorier, à Nyon.

## PLAGE DES 3 JETÉES A NYON



### LES NOUVEAUX BAINS DE NYON

Bâtiment « B » et « C ».

pelouse dominée au nord par le talus boisé de la route cantonale Lausanne-Genève. Les bâtiments adossés au remblai se trouvent, de ce fait, sertis dans les frondaisons, ce qui donne à l'ensemble, étonnamment discret, une atmosphère de calme et de fraîcheur.

Le vestiaire public (C) a été traité avec une rigoureuse sobriété. Une dalle monolithe, étanchée à l'asphalte, forme le toit et repose sur trois parois en plots de béton comprimé et sur un sommier frontal porté par quatre colonnettes en béton armé. Le sol exhaussé est aussi formé d'une dalle monolithe; saillant frontalement, elle sert de solarium dans sa partie extérieure. Un écran en lames de sapin, décollé du sol et atteignant à hauteur d'œil, ferme la face lac. Le vestiaire est divisé en deux parties par une cloison médiane: une partie est réservée aux « Dames », l'autre aux « Hommes ». Une banquette court le long de la paroi nord, ainsi qu'une double rangée de crochets. L'aménagement ultérieur, dans ce local, de douches et W.C. a été réservé lors de la construction.

Le local du Cercle des Nageurs (B) est aussi de lignes extrêmement sobres. Rectangle à toiture plate, percé de guichets oblongs à hauteur d'œil, agrémenté d'un dallage rustique et d'une petite fontaine à bassin surbaissé devant l'entrée. Il a été aménagé à l'intérieur selon les besoins des membres du Club, et par leurs soins.

Le pavillon principal comporte deux ailes dessinant l'angle nord-est de la pelouse. L'aile nord est entièrement occupée au rez par le vestiaire payant. Au centre, le bureau-vigie; côté

« Hommes », cinq cabines « express », W.C. et douches; côté « Dames », quatre cabines « express », W.C. et douches. L'entrée de la plage est gratuite, ainsi que l'accès aux divers services, douches, buvette, etc. Seul l'emploi des vestiaires gardés est payant. Les baigneurs se dévêtent à tour de rôle dans les cabines express et confient leurs vêtements, suspendus à un porte-habits qu'ils ont reçu à la caisse avec un numéro de contrôle, au vestiaire central gardé. Au rez toujours, l'aile est comprend le bar-buvette, service « sur le zinc », une petite cuisine munie d'une cuisinière électrique et d'un frigidaire, un lazaret équipé pour les premiers secours, enfin une cabine téléphonique. Le tout clair, bien aéré, peint de couleurs vives.

On accède à la terrasse par deux escaliers en béton armé, l'un à l'extrémité ouest, l'autre au centre; l'un et l'autre sont fait d'un seul limon médian portant des marches-plateaux coulées en séries, sans contre-marches. L'étage comprend dix cabines personnelles et deux cabines de famille, payantes, la buanderie et l'étendage. Selon les besoins, une vingtaine de cabines pourront encore être construites. Le reste de la terrasse forme un vaste solarium, bien abrité des vents du nord par l'épaulement en équerre que constituent le groupe des cabines et l'étendage-buanderie. Un groupe d'arbres, bouleaux et acacias donne une ombre légère sur la partie est.

Parois et cloisons du bâtiment principal sont en béton armé. Les cloisons séparatives des cabines sont faites de treillis métallique *Oméga* enduit, à la truelle, de mortier de ciment



lent. Les portes, à cadres métalliques, sont à panneaux d'éternit. La toiture-terrasse est constituée par une dalle pleine, de 0,15, avec lit d'asphalte et chape de ciment.

Alors que les deux autres bâtiments présentent à l'extérieur des teintes douces, effacées, le pavillon central est crépi au rustique blond clair; les portes des cabines sont peintes en jaune citron, les balustrades bordant la terrasse et les escaliers en vert clair; les inscriptions, indications et chiffres sont en métal chromé. L'ensemble est gai, plaisant à l'œil; la population nyonnaise, ainsi que de nombreux touristes étrangers savent l'apprécier. Chacun des bâtiments, en particulier, et l'aménagement de la plage, en général, ont répondu aux désirs des baigneurs et ont su leur plaire. Le but est atteint, il a justifié pleinement les prévisions des autorités et de l'architecte.

## Un jubilé à la Société Romande d'Electricité.

*L'auteur de la note qu'on va lire est trop modeste pour faire même allusion à sa propre contribution, qui fut éminente, à la prospérité de la Société romande d'électricité et, par le fait même, à l'industrie suisse de la production et de l'utilisation d'énergie électrique. — Réd.*

Le 31 octobre dernier, M. Henri Payot, ingénieur, administrateur-délégué de la Société romande d'Electricité, à Clarens, fêtait son septantième anniversaire. A cette occasion, nous tenons à rappeler en quelques lignes le rôle très important que cet ingénieur a joué dans le développement de la production et de l'utilisation de l'électricité en Suisse, et tout particulièrement dans la région de l'Est du canton de Vaud et du Bas-Valais.

Né à Bex, le 31 octobre 1868, fils de l'ingénieur Edouard Payot qui fut pendant cinquante-cinq ans (1869-1924) le distingué directeur des Mines et Salines de Bex, le futur ingénieur fréquenta les écoles primaires et secondaires de sa ville natale, puis, à Lausanne, l'Ecole industrielle, et, enfin l'Ecole d'ingénieurs de l'ancienne Académie. Il obtint son diplôme d'ingénieur-mécanicien en 1889, en même temps que toute une pléiade de camarades qui tous firent honneur à la Faculté technique de l'Université de Lausanne, et dont les plus connus dans notre canton furent feu le professeur H. Chenaux à Villeneuve, M. le professeur Dr A. Dommer, à Lausanne, M. Charles Panchaud à La Tour-de-Peilz, M. A. Jaques, ancien directeur du Territet-Glion-Naye à Territet, et bien d'autres qui ont porté au loin le renom de l'Ecole technique vaudoise.

Il fut membre de la Société de Zofingue à laquelle il reste toujours très fidèlement attaché.

Sa vie pratique débuta aux Ateliers J. Duvillard à Lausanne, où il fut le collaborateur de feu l'ingénieur Jules Michaud. Il se consacra ensuite aux études de chemins de fer, établit les projets pour une ligne de Vevey à Thoune par Bulle, ainsi que d'une ligne dans la Vallée de Joux. Il fut occupé aux Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey, puis ouvrit, dans cette ville, un bureau d'ingénieur-conseil.

En avril 1895, la Société Electrique Vevey-Montreux l'engage pour conduire les travaux d'adduction des Eaux du Pays-d'Enhaut, travaux de grande envergure s'il en fut, comportant le captage de nombreuses sources tout au fond des vallées de la Tourneresse et de l'Eau-Froide, l'établissement des canalisations sur une longueur de plus de 27 km dont 12,5 sont en tunnels, la construction des deux grands réservoirs

en béton armé du Cubly, l'établissement de la conduite forcée et la construction de l'usine électrique de Sonzier. Il eut alors l'occasion de se montrer un chef énergique et mena à bien des pourparlers fort difficiles ainsi que des travaux au cours desquels il eut à vaincre des difficultés considérables d'ordre technique, géologique et climatologique.

Lors de la démission de M. l'ingénieur Flesch, en septembre 1899, le Conseil d'administration de la Société Electrique Vevey-Montreux le désigna comme ingénieur-chef et chef d'exploitation du tramway V.-M.-C., fonctions qu'il occupa avec distinction et savoir-faire jusqu'en 1904. Pendant cette période de concurrence acharnée avec la Société des Forces motrices de la Grande-Eau, qui distribuait aussi l'énergie dans la région de Montreux, il se montra non seulement un ingénieur expérimenté, mais aussi un négociateur avisé. Aussi, lorsque les deux sociétés concurrentes décidèrent la fusion de leurs intérêts et la réunion de leurs entreprises sous une seule direction, M. Payot fut désigné, au début de 1904, comme chef d'exploitation de l'ancien réseau Vevey-Montreux, puis, dès le 11 février 1905, comme ingénieur en chef de la Société romande d'Electricité. Il en devient, en 1912, le directeur technique et, dès 1930, un des administrateurs-délégués.

Dès lors, il put donner toute sa mesure et montrer ses grandes qualités. Son énergie inébranlable, sa volonté, son remarquable esprit de décision et l'étonnante maîtrise dont il fit preuve, lui permirent de résoudre des problèmes innombrables qui présentèrent fort souvent de très grandes difficultés. En collaboration avec feu Anthelme Boucher, l'ingénieur lausannois protagoniste des hautes chutes, il dirigea les importants travaux que le cadre de cet article nous commande de simplement énumérer; nous rappellerons en particulier:

La construction, de 1905 à 1908, de l'Usine des Farettes, à Aigle, réunissant en une seule chute de 350 m les paliers médian et inférieur de la Grande-Eau.

Les études et la construction des installations hydro-électriques du palier supérieur de la Grande-Eau aboutissant à l'Usine du Pont de la Tine, près le Sépey, travaux achevés en 1913.

La transformation du tramway Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve qui nécessita des pourparlers laborieux, tant techniques que commerciaux, avec les communes du district de Vevey. Cette transformation, dont l'étude fut commencée en 1906, fut terminée en 1913.

Les négociations très délicates et longues, puis la conception et les études en vue de l'utilisation jusqu'à 25 m de profondeur des eaux du lac d'Arnon<sup>1</sup>, tributaire du Rhin par la Sarine, enfin, l'adduction de ces eaux par leur dérivation dans la Grande-Eau (bassin du Rhône). L'exécution de ces travaux, considérablement contrecarrée par les restrictions nées de la grande guerre, dura de fin 1913 jusqu'au printemps 1921. Les travaux durent notamment être complètement suspendus pendant un an, de 1914 à 1915, le personnel dirigeant étant appelé sous les drapeaux.

La construction, en un temps record, et pendant la guerre, d'une fabrique de carbure de calcium à Vouvry.

L'établissement, en 1915-1916, d'une ligne de transport de force à 20 000 volts reliant l'usine de Fully, propriété actuelle de l'E. O. S., à l'usine de Vouvry de la Société romande d'Electricité.

Le doublement de la conduite forcée de l'usine de Vouvry supportant une pression statique de 92 atmosphères.

L'augmentation de la capacité de débit de l'installation

<sup>1</sup> Voir description de cette importante entreprise, *Bulletin technique* des 28 avril, 26 mai, 9 et 23 juin, 7 et 21 juillet, 4 août, 1<sup>er</sup> et 15 septembre 1923. Réd.