

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 76 (1950)
Heft: 19

Sonstiges

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: 23.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraisant 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. BURGNER, architecte.

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

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 leviers par avions, par A. ANSERMET, ingénieur, professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne. — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — INFORMATIONS DIVERSES.

QUELQUES OUVRAGES EN BÉTON PRÉCONTRAINTE CONSTRUITES 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.

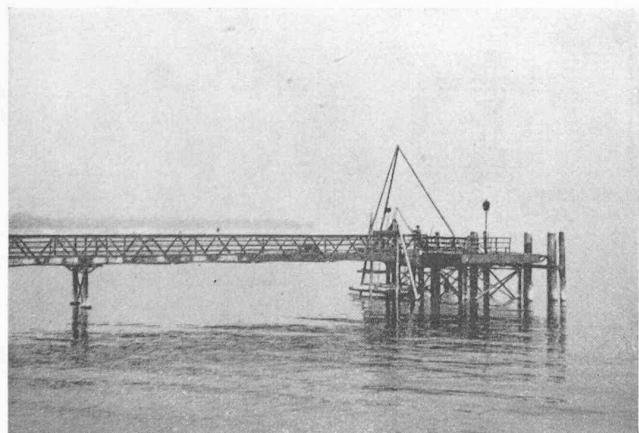


Fig. 1. — L'ancien débarcadère de Nyon construit en 1878.

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).

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

