

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 87 (1961)  
**Heft:** 3

## **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:** 19.11.2025

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

# BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

paraissant tous les 15 jours

**ORGANE OFFICIEL**

de la Société suisse des ingénieurs et des architectes  
de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (S.V.I.A.)  
de la Section genevoise de la S.I.A.  
de l'Association des anciens élèves de l'EPUL (Ecole polytechnique  
de l'Université de Lausanne)  
et des Groupes romands des anciens élèves de l'E.P.F. (Ecole  
polytechnique fédérale de Zurich)

**COMITÉ DE PATRONAGE**

Président: J. Calame, ing. à Genève  
Vice-président: E. d'Okolski, arch. à Lausanne  
Secrétaire: S. Rieben, ing. à Genève

**Membres:**

Fribourg: H. Gicot, ing.; M. Waeber, arch.  
Genève: G. Bovet, ing.; Cl. Groscurin, arch.; E. Martin, arch.  
Neuchâtel: J. Béguin, arch.; R. Guye, ing.  
Valais: G. de Kalbermatten, ing.; D. Burgener, arch.  
Vaud: A. Chevalley, ing.; A. Gardel, ing.;  
M. Renaud, ing.; Ch. Thévenaz, arch.

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

de la Société anonyme du « Bulletin technique »  
Président: D. Bonnard, ing.  
Membres: M. Bridel; J. Favre, arch.; R. Neeser, ing.; A. Robert, ing.;  
J. P. Stucky, ing.  
Adresse: Avenue de la Gare 10, Lausanne

**RÉDACTION**

Vacat  
Rédaction et Editions de la S. A. du « Bulletin technique »  
Tirés à part, renseignements  
Avenue de Cour 27, Lausanne

**ABONNEMENTS**

1 an . . . . .	Suisse	Fr. 28.—	Etranger	Fr. 32.—
Sociétaires . . . . .	»	» 23.—	»	» 28.—
Prix du numéro . . . . .	»	» 1.60		

Chèques postaux: « Bulletin technique de la Suisse romande »,  
N° II 57 75, Lausanne

Adresser toutes communications concernant abonnement, changements  
d'adresse, expédition, etc., à: Imprimerie La Concorde, Terreaux 29,  
Lausanne

**ANNONCES**

Tarif des annonces:  
1/1 page . . . . . Fr. 290.—  
1/2 » . . . . . » 150.—  
1/4 » . . . . . » 75.—  
1/8 » . . . . . » 37.50

Adresse: Annonces Suisses S. A.  
Place Bel-Air 2. Tél. (021) 22 33 26. Lausanne et succursales

**SOMMAIRE**

Un nouveau pont sur le Rhône à Fully, par G. de Kalbermatten et Fr. Burri, ing. dipl. EPF-SIA, Sion.  
Actualité industrielle (13).  
Bibliographie. — Carnet des concours.  
Documentation générale. — Informations diverses.

## UN NOUVEAU PONT SUR LE RHÔNE A FULLY

par G. de KALBERMATTEN et FR. BURRI, ing. dipl. EPF-SIA, Sion

**1. Généralités**

Les caractéristiques exceptionnelles de ce pont, et nouvelles pour la Suisse, nous incitent à présenter cet ouvrage avec quelque détail.

En effet, la travée médiane du nouveau pont de Fully a été construite en « encorbellement », c'est-à-dire sans cintre sur le Rhône, grâce à la mise en précontrainte successive de tranches de béton de 3 m coulées dans un coffrage suspendu à un chariot se déplaçant sur la partie du pont durcie (fig. 1).

Ce pont était appelé à remplacer le vieux pont métallique construit dans les Ateliers de Louis Fatio, à Lausanne, en 1905 (fig. 2). Il est intéressant de rappeler à ce propos quelques chiffres qui donnent une idée de l'évolution du franc parallèlement à celle de la technique. Le coût total de ce pont s'élevait à l'époque à 49 740 fr., dont 29 012 fr. allaient à la charpente métallique, 11 762 fr. aux travaux de maçonnerie, piles et culées et 8323 fr. aux rampes d'accès; 643 fr. étaient alors déjà réservés aux essais de charges. Nous pouvons constater que le coût des travaux aujourd'hui, c'est-à-dire un demi-siècle plus tard, a décuplé et, chose intéressante, que la répartition des frais aux différents postes de l'ouvrage est restée la même qu'autrefois.

L'implantation du pont fut déterminée essentiellement par le fait que l'ancien pont devait subsister comme pont de service jusqu'à l'achèvement du nouveau. Les exigences du tracé général de la route Charrat-Fully devaient préciser le choix définitif de l'emplacement en aval du pont métallique (fig. 3).

En élévation et ceci conformément aux directives du Service des Eaux, la partie inférieure des poutres à la clé devait être située un mètre au-dessus du niveau des hautes eaux, la cote de celles-ci correspondant à celle de la digue du Rhône corrigé. Ceci a eu pour effet de porter la pente des rampes d'accès à 5 %, ce que nous estimons être le maximum admissible dans de pareilles circonstances.

**2. Avant-projet et soumission****a) Maçonnerie**

A l'origine des études de ce pont, il y eut deux projets bien distincts en béton précontraint, dont les calculs furent poussés assez loin: un projet conventionnel sur cintre en béton précontraint; un autre projet avec travées de rive coulées sur cintre et travée médiane de 52 m en porte à faux sur le Rhône. L'analyse détaillée des devis a montré que l'on pouvait attendre de la deuxième variante une substantielle économie,