

**Zeitschrift:** Bulletin du ciment  
**Herausgeber:** Service de Recherches et Conseils Techniques de l'Industrie Suisse du Ciment (TFB AG)  
**Band:** 1 (1933)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Les routes en béton  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-144928>

### **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:** 02.07.2025

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

# BULLETIN DU CIMENT

MARS 1933

NUMÉRO 3

## Les routes en béton

**La construction des routes en béton en Suisse est un sujet de la plus haute actualité – il intéresse tous ceux à qui la régression de l'activité des chantiers de construction et le passif croissant de notre balance commerciale donne à penser**

**Au béton l'avenir!**

La « Routes en béton S. A. » met à la disposition de l'entrepreneur, à titre locatif, toutes les machines et les installations nécessaires à la construction d'une route en béton. L'entrepreneur évite de ce fait de coûteuses acquisitions.

Jusqu'à fin 1932 on a construit en Suisse plus 308 310 m<sup>2</sup> de routes en béton (dont 142 000 m<sup>2</sup> dans le seul canton de Thurgovie), p. ex. Langwiesen-Wagenhausen (Ct. de Thurgovie); Route de Chêne (Ct. de Genève); Ibach-Brunnen (Ct. de Schwyz); Monte Ceneri (Ct. du Tessin); Papiermühlestr. (Ct. de Berne); Sursee (Ct. de Lucerne); Wittenbach-Häggenschwil (Ct. de St-Gall). Les routes en béton les plus importantes de la Suisse sont:

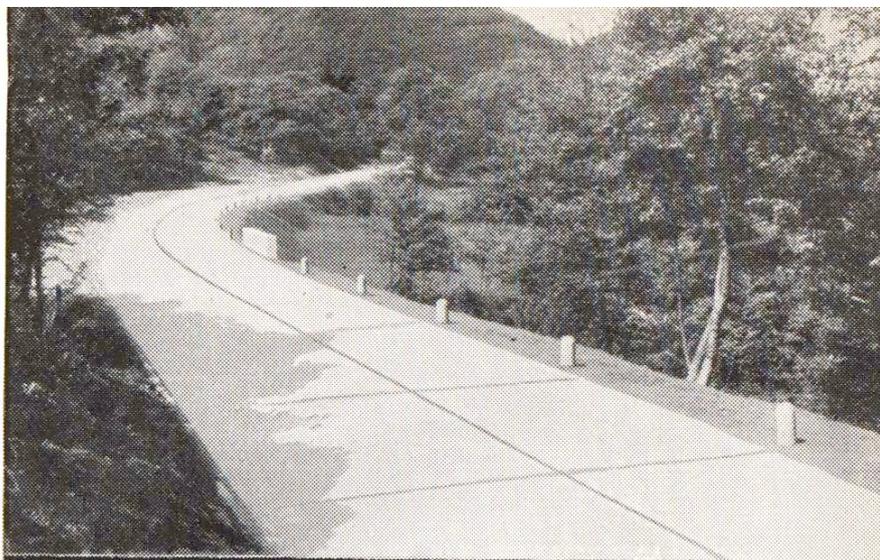
Bleiken-Kradolf 15 000 m<sup>2</sup>

Berne, Papiermühlestrasse 7 000 m<sup>2</sup>

Lausanne-Yverdon 6 600 m<sup>2</sup>

Monte Ceneri 6 000 m<sup>2</sup>

Voie d'accès de l'aérodrome de Dübendorf 1 500 m<sup>2</sup>, etc.



## **Pourquoi des routes en béton?**

Contre-question: Pourquoi pas de routes en béton? L'entrepreneur, l'ingénieur, le technicien construisent en béton les ouvrages les plus hardis: barrages, maisons, silos, planchers et colonnes de construction difficile. Pourquoi alors ne construirait-on pas avec ce matériau qui brave le gel et la chaleur, les efforts de compression et de traction, des revêtements de routes, dont on est assuré qu'ils dureront plusieurs dizaines d'années?

Avantages de la route en béton: elle est claire la nuit, présente une adhérence irréprochable par temps de pluie, ne vibre pas du fait que la pression des lourds camions se répartit sur toute sa largeur; elle est sans poussière, se prête aussi très bien à la circulation des chevaux et du bétail et ne nécessite qu'un entretien minime.

## **Où doit-on construire des routes en béton?**

Sur les voies à trafic d'importance moyenne et à trafic intense de même que partout où circulent des véhicules à fort tonnage. Partout où le sous-sol n'a qu'une force portante restreinte. Partout où on désire éviter l'établissement d'une infrastructure coûteuse car le revêtement en béton en assurant une répartition très large des pressions ne nécessite en général aucune infrastructure.

Le revêtement en béton se compose de dalles de 10 m de longueur sur 3 à 4 m de largeur. Il est armé et est construit en deux couches: la couche inférieure, épaisse de 10 cm environ et la couche superficielle de 5 à 6 cm. La couche inférieure est en béton de sable et de gravier dosé à 250 kg P. C., la couche superficielle en béton de sable et de pierraille dosé à 400 kg P. C.

## **Pourquoi une «Routes en béton S. A.»?**

La construction de revêtements en béton exige de l'expérience et beaucoup de soins. L'insuccès qu'a rencontré parfois la route en béton à l'étranger n'est dû qu'à une construction défectueuse du revêtement en béton. Nous autres Suisses qui sommes déjà sans cela fortement dépendants de l'étranger, devons contribuer au développement de la route en béton, exécutée exclusivement en matériaux indigènes. C'est pourquoi la «Routes en béton S. A.», en tant que bureau d'études, réunit toutes les observations intéressantes la question de la construction des routes en béton en vue d'éviter les insuccès. Elle met à la disposition des départements cantonaux de travaux publics et des entrepreneurs l'expérience acquise au cours de plusieurs années. Elle prend à son compte l'acquisition des machines compliquées et coûteuses, permettant seules une construction rationnelle et rapide des routes en béton, pour les louer aux entrepreneurs. Elle rend démocratique la construction des routes en permettant à l'entrepreneur local et même à l'entrepreneur de campagne de soumissionner avec succès pour la construction des routes en béton.

## **Pourquoi dans le fond des routes en béton en Suisse?**

Les routes en béton sont exclusivement exécutées à l'aide de matériaux du pays. La construction de ces routes procure à

l'entrepreneur local un travail rémunérateur et lui donne la possibilité d'occuper ses ouvriers. Les carrières de gravier situées dans le voisinage fournissent les matériaux nécessaires. Dans le prix d'un m<sup>2</sup> de route en béton il y a, y compris les matériaux, 25—36<sup>0</sup>/<sub>0</sub> de salaires qui reviennent exclusivement à nos ouvriers et restent en Suisse.

Lors de la construction d'une route en béton de 6 m de largeur et de 5 km de longueur 25 à 40 ouvriers peuvent trouver de l'occupation pendant 14 à 20 semaines.

A l'aide de machines appropriées on construit journallement sur un seul chantier 300—400 m<sup>2</sup> de revêtement en béton; sur de grands secteurs de construction et avec des installations adéquates, on atteint le double de ces chiffres.

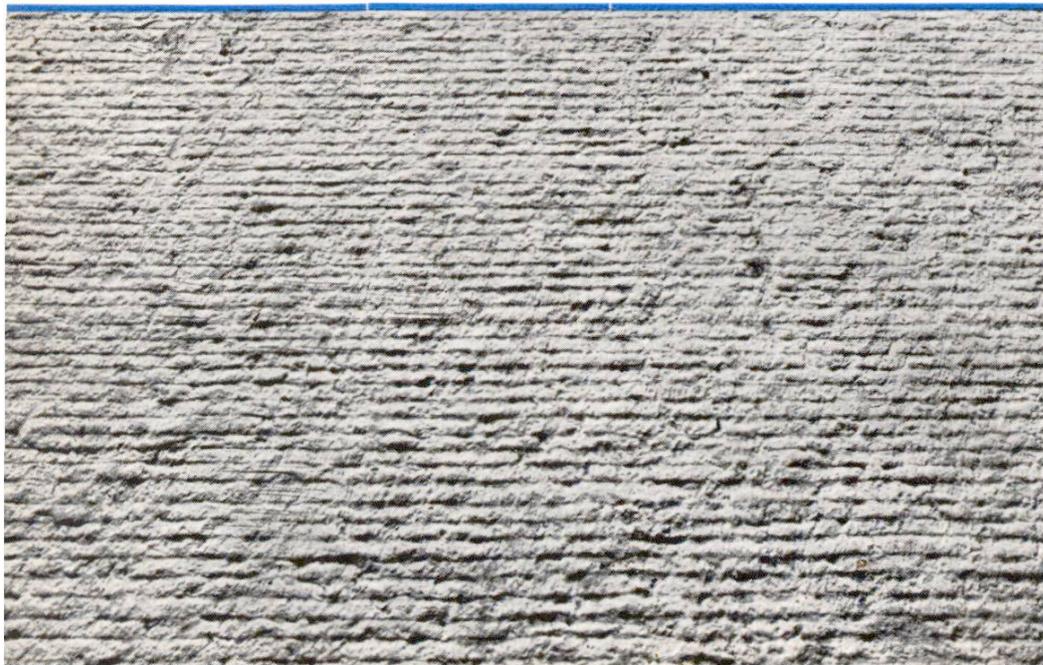
En 1931 la Suisse a acheté à l'étranger pour 6,6 millions de francs de matériaux de revêtement pour routes. En construisant des routes en béton pour lesquelles les matériaux sont fournis en qualité excellente par le pays même, on aurait pu garder cet argent au pays.

Les routes en béton en Suisse — jusqu'à aujourd'hui plus de 300 000 m<sup>2</sup> — donnent toute satisfaction. Il existe à Rorschach une route en béton, construite il y a 20 ans, et qui est encore utilisée aujourd'hui.

Les fissures du tapis en béton peuvent être réduites à un minimum en prévoyant des joints de dilatation convenablement disposés. Lors d'une exécution soignée il ne peut se former que des fendillements très fins et isolés dûs au retrait et dont l'expérience a montré qu'ils n'amointrissent en aucune façon la qualité du revêtement.

La «Routes en béton S. A.» prouve qu'il en est ainsi puisqu'elle garantit les revêtements exécutés sous sa direction pendant dix années.

La «Routes en béton S. A.» ne s'occupe que du projet et de la direction des travaux, laissant aux entreprises de construction du pays le travail d'exécution et le gain réalisé. Pour tous renseignements s'adresser à «Routes en béton S. A.», Wildegg, Téléphone: 4275.



Photographie de la surface d'une route en béton montrant que, grâce à notre procédé spécial, la surface, tout en étant plane, reste rugueuse: cela assure une parfaite adhérence des roues en évitant les embardées — la nuit, les obstacles se détachent très visiblement de la surface claire de la route.