Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 27 (1901)

Heft: 16

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: 22.07.2025

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

20 Août 1901. — N° 16

Bulletin Technique de la Suisse Romande

Organe en langue française de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes. — Paraissant deux fois par mois

Rédacteur en chef et Editeur responsable : E. IMER-SCHNEIDER, Ingénieur-Conseil, GENÈVE, Boulevard James-Fazy, 8

SOMMAIRE : *Béton Armé*, quelques faits nouveaux, par M. E. Elskes, ingénieur. — *Exposition Cantonale Vaudoise à Vevey* (avec illustrations), par M. Ch. Panchaud, ingénieur. — *Rapport de M. C. Butticaz* sur l'Exposition Universelle de Paris 1900 (suite, voir les articles précédents : pages 105 et 119). — *Concours du Musée de Genève :* Note de la rédaction et lettre de M. A. Brémond, architecte. — *Tunnel du Simplon :* Etat des travaux au mois de juillet 1901. — Supplement. *Concours :* Pont du Chaudron à Lausanne. — *Résultats de Concours :* Gares du chemin de fer Châtel-Bulle-Montbovon. — *Chronique :* Construction d'un nouvel Hôtel des monnaies, Berne. — *Planches hors texte :* Concours du Musée de Genève : Projet de M. Edmond Fatio, architecte, de Genève.

Béton Armé

Quelques faits nouveaux

Communication faite à la Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes, le 10 novembre 1900, par E. Elskes, ingénieur des ponts J.-S.

Les notes qui suivent n'ont d'autre prétention que de renseigner brièvement sur l'état de la question ceux de nos confrères qui suivent avec intérêt, mais de loin, le développement remarquable des applications du béton armé.

Il est difficile de lire tout ce que des plumes autorisées ou intéressées déversent journellement, à propos de béton armé, dans les périodiques dont le flot nous envahit, et il peut être utile d'ailleurs de consigner dans nos modestes annales ce qu'on en devait penser à la fin du siècle, au moment où le béton armé, sorti de la période de la défiance et des timides essais, acquiert une vogue presque exagérée et paraît devenir au contraire — ô faiblesse humaine — l'objet d'un engouement aveugle et, craignons-le, le sujet d'expériences amères.

Nous avions assemblé ces notes à la hâte pour remplacer au pied levé un conférencier empêché et nous les offrons ici, comme alors, pour ce qu'elles sont, de simples pages de calepin mal ordonnées.

Et pour mieux marquer le peu de cas qu'elles ont dû faire de l'ordre chronologique, nous mettrons en avant la plus récente de toutes, si récente même qu'elle est postérieure en date à notre communication de cet hiver; mais elle y formera une introduction précieuse. D'ailleurs ce qui est tout nouveau est toujours d'un intérêt plus vif et les pédagogues d'aujourd'hui disent avec raison que l'histoire s'apprend mieux en remontant du temps présent aux lointaines origines qu'en commençant par celles-ci.

Nous commencerons donc par citer l'expérience d'un homme extrêmement compétent en matière de ponts, M. Rabut, ingénieur en chef des ponts et chaussées, professeur à l'Ecole des ponts et chaussées et ingénieur principal à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Cet ingénieur éminent a publié dans le *Génie civil*, du 7 juillet 1900, une description détaillée des travaux aussi difficiles qu'importants dont il avait été chargé par la Compagnie de l'Ouest en vue de l'Exposition universelle de 1900, travaux que, seul à peu près, il a réussi à achever à temps, grâce au béton armé, dit-il, grâce aussi, ajouterons-nous, à la clairvoyance et à l'énergie dont M. Rabut à fait preuve

Un numéro plus récent du *Génie civil*, celui du 6 juillet 1901, contient une nouvelle description, celle des travaux de la ligne non encore terminée d'Issy à Viroflay (tronçon de celle de Paris à Versailles par Meudon-Val Fleuri), travaux où les applications du béton armé sont encore plus nombreuses et plus variées.

Interviewé récemment, M. Rabut a bien voulu nous communiquer ce qui suit à l'intention des lecteurs du *Bulletin :*

« J'ai commencé en 1897 à appliquer le béton armé ; c'est surtout sur la ligne de Courcelles à Passy, où le nombre des voies a été porté de deux à quatre, que j'en ai fait usage, savoir :

a) Comme couverture partielle de tunnels, sur des portées de 5 à 15 mètres, sous la place Péreire, les avenues des Ternes, de la Grande Armée et du Bois de Boulogne, et l'avenue H. Martin.

b) Comme ponts, de 12 à 15 mètres de portée au-dessus des voies, ponts sur lesquels reposent les bâtiments entièrement reconstruits des stations de Neuilly-Porte Maillot et de l'avenue du Bois de Boulogne.

c) Comme passerelles, de 12 à 13 mètres de portée, au-dessus des voies, dans ces deux stations et celle de l'avenue H. Martin.

d) Comme encorbellements, de 3 mètres de saillie maximum, supportant des deux côtés de la ligne les trottoirs et une partie des chaussées des boulevards Péreire, Lannes et H. Flandrin.

J'ai aussi fait faire dans divers bâtiments de la maçonnerie armée et puis, sur la même ligne, les huit ponts reconstruits sous des rues, ponts dont l'ouverture a dû être doublée et portée ainsi à 16 et 18 mètres sans qu'il fût possible d'augmenter l'épaisseur des tabliers, qui est d'environ un mètre. Ces ponts sont à poutres droites en acier entièrement noyées, sauf la semelle inférieure, dans la maçonnerie de voûtines en briques dont les axes sont parallèles à ceux des poutres, et dans