

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 87 (1961)  
**Heft:** 26

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

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

Une chambre des vannes, équipée de quatre vannes sphériques d'un diamètre de 0,85 m.

Une centrale en caverne située sur rive gauche de la Viège de Zermatt, à l'amont de Stalden. Cette centrale est équipée de deux groupes à axe horizontal comprenant chacun deux turbines Pelton à un jet tournant à 428 t/min sous une chute brute de 1029 m, et un alternateur triphasé développant une puissance de 80 000 kW. Deux groupes de trois transformateurs monophasés, situés dans des niches immédiatement à l'aval de la salle des machines, élèveront la tension du courant produit de 10 à 220 kV.

Un canal de fuite de 560 m de long, débouchant à l'amont du plateau d'Ackersand.

Un grand poste de couplage 60 et 220 kV, à l'amont des usines existantes de la Lonza, à Ackersand. Ce poste recevra par une ligne aérienne l'énergie de Zermeiggern et par câble celle de Stalden. Il sera équipé de départs en direction de la Lonza, du réseau 220 kV valaisan et de la Grande Dixence.

#### Usine de Saas-Fee

Les problèmes de la dotation de la Viège à l'amont de Saas-Balen, réglés dans les actes d'homologation des concessions, ont été résolus par la construction d'une petite usine sur le territoire de Saas-Fee. Cette usine utilise les eaux de la Viège de Fee, captée à l'entrée des gorges de Fee, sur une hauteur de 190 m, avec un débit de 1 m<sup>3</sup>/sec. Cette usine a déjà été construite et produit de l'énergie depuis le 3 juin 1960 à raison de 6,5 millions de kWh par an.

#### Devis et production d'énergie

L'ensemble de l'aménagement est devisé à 400 millions de francs. La production nette, c'est-à-dire après restitution de l'énergie perdue par l'usine d'Ackersand I et compte tenu de l'énergie gratuite aux communes concédantes, est de 580 millions de kWh en année moyenne, dont 350 millions ou 60 % en hiver.

#### Société

La Société des Forces Motrices de Mattmark, qui construit cet aménagement et en a confié le projet et



Fig. 14. — Massif des Mischabel.

la direction des travaux à une communauté d'ingénieurs formée d'Electro-Watt S.A., Zurich, et de Suiselctra S.A., Bâle, est une société de partenaires. Ses actionnaires s'engagent à payer une part des charges annuelles proportionnelle à leur participation au capital-actions ; en contrepartie, ils reçoivent une part correspondante de l'énergie produite.

#### Participent au capital-actions :

Electro-Watt, Entreprises Electriques et Industrielles S.A., Zurich  
Electricité de Laufenbourg S.A., Laufenbourg  
Forces Motrices Bernoises S.A., Société de Participations, Berne  
Forces Motrices de la Suisse centrale, Lucerne  
Lonza, Usines Electriques et Chimiques S.A., Gampel  
Société suisse d'Electricité et de Traction, Bâle  
Services industriels de la Ville de Sion  
Elektrizitätswerk Luzern-Engelberg AG., Lucerne

#### Etat des travaux et programme

Actuellement, l'ensemble de la partie électromécanique et la presque totalité des travaux de génie civil ont été adjugés. 60 000 m de forages ont été exécutés pour le voile d'injection et 90 000 m<sup>3</sup> de coulis ont été injectés. Les installations pour la construction de la digue sont en cours de montage. 18 000 m de galerie ont été excavés ; les travaux de la centrale de Stalden et des puits blindés avancent activement.

Le programme des travaux prévoit la mise en service de l'usine de Stalden pour fin 1964 et celle de Zermeiggern pour 1965. L'achèvement complet de l'aménagement doit avoir lieu en 1967.

## DIVERS

### Quelques données générales sur les revêtements en béton de l'autoroute Genève-Lausanne

La Société suisse des fabricants de ciment, chaux et gypse, représentée par la Société des Chaux et Ciments de la Suisse romande, a invité la presse romande à une

visite du tronçon Chavannes-des-Bois - Nyon de l'autoroute Genève-Lausanne. Organisée par Route en Béton S.A., cette rencontre eut lieu le 22 novembre 1961 et permit aux participants de constater l'évolution dans la construction des routes en béton.

C'est tout d'abord à la sortie de Genève, côté Lausanne, en se rendant à Chavannes-des-Bois, puis sur la

future autoroute, que l'on a pu constater les grandes améliorations apportées récemment au revêtement en béton, en ce sens que l'uniformité de la surface rend le roulement très agréable et supprime par exemple les irrégularités des joints tel que cela est encore le cas sur le tronçon de route bétonnée reliant Yverdon à Neuchâtel ou Neuchâtel à Saint-Blaise.

Le premier tronçon de l'autoroute, dont le revêtement sera réalisé en béton, est d'une longueur de 9,6 km et comprend deux pistes d'une largeur de 8 m, séparées par une bande verte de 4 m et flanquées chacune d'un accotement de 2,5 m de largeur pour lequel un revêtement en enrobé hydrocarboné de 11 cm d'épaisseur totale a été choisi.

Différents points doivent être abordés lorsque l'on veut étudier ou plutôt connaître les possibilités nouvelles d'un revêtement en béton, ses avantages et ses inconvénients, d'un point de vue technique, financier et économique, pour un pays en pleine phase de réalisation de ses autoroutes et dans le cas particulier de l'autoroute Genève-Lausanne, devant tenir un programme « temps » très serré, puisque ce tronçon routier suisse doit être mis en service pour l'ouverture de l'Exposition nationale de 1964 à Lausanne.

Décrivons succinctement, avant d'étudier les particularités techniques de ce type de revêtement, l'organisation du chantier et son véritable train de machines laissant chaque jour derrière lui 300 m de revêtement totalement terminé, ceci pour 9 1/2 heures de travail en moyenne, soit à la vitesse d'avancement d'environ 28 à 30 m par heure.

Ce train de machines est composé de répartisseurs, de vibro-finisseries et de finisseries échelonnés en fonction de leur utilisation dans chaque phase du revêtement, le tout se déplaçant indépendamment sur deux rails métalliques, eux-mêmes posés sur deux bandes de béton maigre nivelées et réglées (en fonction de la forme de la future chaussée) dont l'écartement est de 8 m, soit la largeur d'une piste; ces rails servent d'autre part de coffrage du béton.

Il est utile de remarquer le nombre assez restreint de types de machines utilisées pouvant s'adapter à chaque élément de construction du revêtement, ce qui est certainement un avantage de fonctionnement du chantier et d'autre part une possibilité de spécialisation de la main-d'œuvre, ce facteur étant important du fait des grandes surfaces à réaliser et de la difficulté de recruter un personnel qualifié. Il y a là toute une mécanisation très poussée pouvant assurer un avancement rapide, sûr et constant. D'autre part, l'installation de la voie de roulement des machines est utilisée simultanément pour déplacer les 70 m de toit de travail et les 150 m de toit de protection permettant, lors de la présence des ouvriers puis dans la phase de durcissement du béton, une protection quasi totale contre les intempéries, ce qui améliore encore largement le rendement de toute l'installation.

L'installation de fabrication des bétons se trouve à mi-chemin entre les extrémités du tronçon à réaliser, et c'est au moyen d'euclides à bennes que ce béton est distribué au chantier proprement dit.

Schématiquement, quatre phases principales se succèdent dans la construction du revêtement en béton :

1. Nivellement de la surface.
2. Pose des joints de retrait transversaux et longitudinaux.
3. Epannage du béton en deux couches successives et pose des armatures.
4. Finitions.

Reprenons ces différents points et analysons les caractéristiques techniques principales de chacun d'entre eux.

1. Après les terrassements, la mise en place de tout le réseau des canalisations et la pose d'une couche de 60 cm d'épaisseur moyenne de gros gravier (diamètre maximal 60 mm) sur toute la surface des futures pistes, on procède au nivellement des irrégularités très faibles de cette plate-forme avant d'y appliquer le béton. Ce fin nivellement est réalisé au moyen de sable de granulométrie inférieure (allant jusqu'à 5 mm de diamètre maximal) répandu avec un répartisseur et compacté par un vibro-finisseries, ces deux machines se déplaçant sur le système de rails cité plus haut. Un rouleau compresseur de petit tonnage termine enfin ce compactage.

2. Une fois la surface réglée, compactée, commence l'exécution proprement dite du revêtement, dont les premiers éléments mis en place sont les joints de retrait transversaux espacés de 10 m, ainsi que les joints longitudinaux séparant la piste de 8 m en deux parties égales.

Le joint transversal est réalisé dans sa hauteur par trois parties successives qui correspondent chacune à une étape déterminée. Celles-ci sont les suivantes :

- a) Une partie inférieure réalisée avant le bétonnage et composée d'une bande d'éternit ondulé de 8 cm de haut, posée verticalement dans le sens de ses ondulations et surmontée de goujons de diamètre de 22 mm, espacés de 50 cm et supportés par toute une série de trépieds en acier rond. Une particularité de cet élément du joint est qu'une face de l'éternit et la moitié du goujon du même côté sont imbibés de bitume, permettant ainsi une certaine souplesse au joint.
- b) Une partie supérieure réalisée par une bande rectiligne de matière bitumineuse de 6 cm de haut, appelée « hard board ». Cette plaque de bitume est introduite dans le béton encore frais après coupage de celui-ci au moyen d'une lame d'acier se déplaçant sur rails et réalisant d'un seul coup la fente nécessaire.
- c) Entre ces deux parties, on répand une couche de béton de 6 cm d'épaisseur (totalisant ainsi les 20 cm de la couche de béton du revêtement).

Ce type de joint empêche aussi bien les déplacements verticaux par la présence des goujons que les déplacements horizontaux grâce à l'éternit et à la surface d'emboîtement réalisée dans la couche intermédiaire du béton.

Le joint longitudinal, au contraire du joint transversal, ne comprend que deux éléments : l'éternit de 8 cm de hauteur avec goujons, et 12 cm de béton.

Après un certain temps, plus court pour le joint longitudinal que transversal, l'on rouvre par sciage les joints à leurs parties supérieures sur environ 20 mm de haut pour y introduire du mastic obturateur collant au béton.

Quant aux joints de dilatation, ils se trouvent de part et d'autre des ouvrages d'art, l'expérience ayant montré que c'est le frottement entre le béton et la surface du sol qui empêche les allongements ou les raccourcissements de celui-ci sous variation de température, provoquant ainsi des efforts supplémentaires dans la dalle, négligeables cependant grâce à la bonne résistance du revêtement.

3. Une fois l'éternit et les goujons posés, on commence le bétonnage de la dalle de 20 cm d'épaisseur totale réalisée en deux couches successives :

- a) Une première couche de 15 cm d'épaisseur dosée à 250 kg/m<sup>3</sup>, le diamètre maximal de ses agrégats étant de 30 mm et réalisée au moyen de matériaux provenant de la région.
- b) Une deuxième couche de 5 cm d'épaisseur dosée à 300 kg/m<sup>3</sup>, le diamètre maximal de ses agrégats étant dans ce cas de 25 mm et réalisée au moyen de matériaux provenant des Alpes.

Les différences de dosage, de granulométrie et de provenance des matériaux ont été adoptées pour des raisons économiques et de résistance. La couche supérieure doit résister aux phénomènes d'usure, ainsi qu'à

toute une série d'actions locales nécessitant une augmentation de dosage et un choix de matériaux plus résistants que pour sa voisine inférieure, mieux protégée.

On place entre les deux couches de béton un treillis d'acier soudé qui est renforcé le long des joints transversaux et longitudinaux par une série de barres de diamètre plus gros.

Cette trame d'armatures résiste aux effets du retrait et réalise ainsi une sécurité totale vis-à-vis de tous les effets secondaires pouvant intervenir au cours du temps.

L'épandage, le nivelage et le vibrage du béton se font successivement par un répartiteur à cuve de 3 m<sup>3</sup> pour la couche inférieure et de 2 m<sup>3</sup> pour la couche supérieure, par un vibro-finisseur pour la couche inférieure et un vibro-finisseur avec dispositif correcteur pour la couche supérieure. Cette dernière subit après la pose des joints « hard board » un nouveau réglage par un finisseur longitudinal ayant l'avantage, par rapport au précédent, de diriger les irrégularités du réglage dans le sens de circulation des voitures. Immédiatement après le finissage, un produit de cure est déposé sur toute la surface pour empêcher le dessèchement du béton.

4. Un à deux jours après le bétonnage, commencent les travaux de finitions proprement dits, soit tout d'abord l'enlèvement des rails longitudinaux, puis, au moyen d'une ponceuse, des bavures formées sur les angles supérieurs du revêtement ; et enfin une série de petits travaux annexes. La réouverture des joints et l'introduction du mastic se font ultérieurement, mais en tous les cas avant la mise en circulation de la chaussée.

Cette description détaillée, mais malgré tout simpliste, de toutes les étapes du revêtement montre clairement avec quelle précision chaque élément est étudié aussi bien dans sa conception technique que dans sa réalisation pratique. Essayons maintenant, après avoir analysé le déroulement des travaux et ausculté les particularités techniques du revêtement, d'apprécier les caractéristiques de ce type de couverture des chaussées.

Le but principal de cet article n'étant pas de prendre parti pour un type de revêtement plutôt que pour un autre, mais d'en montrer les caractéristiques structurales, nous permet cependant d'en énoncer les qualités.

La liaison étant parfaitement réalisée au droit des joints, l'on obtient une dalle continue qui résiste très bien aux déformations éventuelles de la chaussée, ceci surtout en cas de dégel, ce qui est un avantage très important pour nos régions. Le procédé actuel de mise en place du béton donne, pour les raisons énoncées ci-dessus, une surface de roulement satisfaisante.

Une visibilité plus grande, la nuit surtout et pendant les périodes pluvieuses, est apparue comme un facteur de sécurité important.

Quant à la formation de verglas, l'expérience et l'étude des phénomènes physiques ont prouvé que ce type de revêtement se comporte de façon analogue à celle des autres types de revêtements.

Du point de vue financier, les statistiques relevant des différentes réalisations en cours ou passées montrent que le coût n'est pas plus élevé à la construction que toute autre route de résistance équivalente ; quant à l'entretien, il est très économique, car il se borne à celui des joints.

Un avantage non moins substantiel est la réalisation d'un seul coup de tout le revêtement, éliminant ainsi plusieurs étapes de travail dans le temps.

Pour conclure, l'on ne peut qu'encourager les efforts et les améliorations apportés actuellement aux revête-

ments routiers et espérer que le choix d'un type plutôt que d'un autre sera toujours fait en fonction des critères techniques et économiques, et en tenant compte des exigences de la réalisation.

G. E.

## ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

### Cours de génie atomique 1962

A la suite des Cours de génie atomique 1958 et 1960, l'École polytechnique de l'Université de Lausanne organise un cours spécialisé dans le domaine des applications industrielles de l'énergie atomique, de janvier à juillet 1962. Ce cours, qui bénéficie de l'appui financier du Fonds national de la recherche scientifique, s'adresse principalement à des ingénieurs et physiciens diplômés. Il est ouvert à tous les porteurs d'un diplôme ou d'une licence universitaire dans une branche technique, scientifique ou mathématique. Les sujets traités sont : physique atomique et nucléaire ; protection contre les radiations ; théorie et technique des réacteurs ; métallurgie et chimie en génie nucléaire ; électronique nucléaire ; problèmes de refroidissement ; installation et exploitation d'une centrale nucléaire.

A ce programme s'ajoutent des travaux pratiques en laboratoire, avec utilisation d'un assemblage sous-critique et du petit réacteur expérimental de Genève, ainsi que l'étude d'un avant-projet de centrale.

Des professeurs et physiciens lausannois enseigneront les branches théoriques, tandis que l'enseignement des branches techniques sera assuré par divers spécialistes suisses.

Les inscriptions sont reçues par le Secrétariat de l'École polytechnique de l'Université de Lausanne, 33, avenue de Cour, qui renseignera plus complètement les personnes que ce cours intéresse.

## LES CONGRÈS

### 3<sup>e</sup> Congrès de la Fédération européenne de la corrosion

*Bruxelles, 4-7 juin 1963*

Ce congrès sera consacré au thème suivant :

*Lutte et protection contre la corrosion ;  
méthodes d'essais et de contrôles*

Le document n° 1 publié à l'occasion de cette manifestation peut être obtenu au Secrétariat général de la SIA, Beethovenstrasse 1, Zurich.

### Journées internationales d'études centrales thermiques et hydrauliques modernes

*Liège, 4-8 juin 1962*

L'Association des ingénieurs électriciens sortis de l'Institut électrotechnique Montefiore organise de nouvelles « Journées internationales », consacrées aux thèmes suivants : Chaudières. Turbines thermiques. Turbines hydrauliques. Alternateurs.

Des visites techniques auront lieu le 8 juin.

Le programme peut être demandé au Secrétariat de l'AIM, 31, rue Saint-Gilles, Liège (Belgique).

### Colloque international sur l'endurance des câbles

Environ deux cents experts de quinze pays ont participé au Colloque international sur l'endurance des câbles d'acier, du 7 au 11 septembre, à Turin.

Plus de trente mémoires et de nombreuses interventions pendant la discussion ont contribué à un intéressant échange d'opinions sur les diverses questions liées à l'endurance des câbles et aux essais de laboratoire.

A la conclusion des travaux fut approuvée une motion qui propose la constitution d'une Commission permanente d'étude sur l'endurance des câbles, sous les auspices de la RILEM (Réunion internationale des laboratoires d'essais sur les matériaux et les constructions) et de l'OITAF (Organisation internationale de transports par câble).

## 2<sup>e</sup> Salon et congrès internationaux de la technique de laboratoire et de mesure, et de l'automatique en chimie

Bâle, 15-20 octobre 1962

Ces congrès internationaux sont organisés par l'Association suisse des chimistes.

Les cycles de conférences prévoient qu'il sera traité des sujets suivants : Différents procédés de séparation (chromatographie, fusion, cristallisation par zones, flottation), méthodes de mesure des dimensions de particules et élucidation des structures des molécules et cristaux, nouveaux procédés analytiques (problèmes de la méthode isotopique, travaux sur la résonance paramagnétique, la dispersion rotatoire, l'analyse thermique et la fluorescence aux rayons X).

Le programme du Congrès de l'Association suisse pour l'automatique englobe des conférences sur l'emploi de procédés électroniques, automatiques et digitaux utilisés pour la mesure, le comptage, le pesage, le dosage et le contrôle en vue des applications à la chimie, ainsi que des conférences générales sur les opérations supérieures de l'automatique (système d'optimisation, systèmes adaptatifs et autodidactes).

La documentation peut être obtenue au Secrétariat de la Foire de Bâle, Bâle 21 (tél. 061 / 32 38 50).

**STS**

SCHWEIZER. TECHNISCHE STELLENVERMITTLUNG  
SERVICE TECHNIQUE SUISSE DE PLACEMENT  
SERVIZIO TECNICO SVIZZERO DI COLLOCAMENTO  
SWISS TECHNICAL SERVICE OF EMPLOYMENT

ZÜRICH, Lutherstrasse 14 (près Stauffacherplatz)

Tél. (051) 23 54 26 — Télégr. STSINGENIEUR ZÜRICH

### Emplois vacants :

*Section du bâtiment et du génie civil*

652. *Technicien en bâtiment*, éventuellement dessinateur qualifié, ayant de la pratique pour l'exécution des plans. En outre, *conducteur de travaux en bâtiment* expérimenté, pour surveiller travaux d'agrandissement d'un bâtiment industriel. Chantier en Thurgovie. Bureau d'architecture de l'Oberland zuricois.

654. *Conducteur de travaux en bâtiments* expérimenté, pour surveiller la construction d'un bâtiment scolaire. Administration communale. Grisons.

656. Jeune *technicien en bâtiment* ou *dessinateur*, pour exécution de plans. Bureau d'architecture. Genève.

658. Un *architecte*, un *technicien en bâtiment* et un *dessinateur*, pour projets et exécution de bâtiments locatifs et industriels. Bureau d'architecture. Environs de Zurich.

660. Jeune *dessinateur en bâtiment*. Bureau d'architecture. Zurich.

662. *Architecte* expérimenté, bureau et chantier, pour la direction d'une entreprise suisse avec bureau d'architecture. Construction d'écoles, églises, immeubles locatifs, villas, etc. Anglais indispensable. Age : jusqu'à 40 ans. Entrée à convenir. Deux mois de vacances payées après 24 mois de travail si le contrat est renouvelé. Monrovia (Libéria), Afrique occidentale.

664. *Ingénieur civil* ou *technicien*, pour surveillance de constructions routières, voies de chemin de fer et travaux hydrauliques. En outre, *dessinateurs en génie civil*. Bureau d'ingénieur. Bâle.

666. *Dessinateur en bâtiment*, ayant au moins deux ans de pratique. Bureau d'architecture. Canton de Zurich.

668. Un *technicien en génie civil* et un *dessinateur*, pour

projets, exécution et surveillance de travaux en génie civil général. Bureau d'ingénieur. Thurgovie.

670. *Dessinateur en bâtiment*, pour bureau et chantier. Bureau d'architecture. Canton de Glaris.

Sont pourvus les numéros, de 1960 : 364 ; de 1961 : 114, 134, 254, 630.

### Section industrielle

387. *Ingénieur* ou *technicien en chauffage*, ayant quelques années de pratique et pouvant diriger bureau technique. En outre, jeune *technicien sanitaire* ou *dessinateur*. Berne.

389. *Constructeur* (technicien ou dessinateur), pour bureau technique. Construction d'appareils électro-mécaniques de précision. Fabrique à Berne.

391. Jeune *technicien en chauffage* ou *dessinateur*, pour projets et exécutions. Bienne.

393. *Ingénieur* ou *technicien*, pour étude de nouveautés en construction de machines-outils. Eventuellement, au début, activité de conseiller. Quelques connaissances d'italien désirées. Age : 35 à 45 ans. Entrée à convenir. Place stable de directeur technique. Fabrique de machines-outils. Haute-Italie.

395. *Technicien électricien*, ayant plusieurs années d'expérience comme chef dans la construction et l'exploitation de réseaux ou d'installations électriques à courant fort. Entrée le plus tôt possible. Situation stable. Service d'électricité d'une ville de Suisse romande. Délai d'inscription : 19 janvier 1962.

397. *Technicien électricien*, pour la construction et l'exploitation d'un réseau à courant fort. Entrée à convenir. Situation stable. Service d'électricité d'une ville de Suisse romande. Délai d'inscription : 19 janvier 1962.

399. *Technicien électricien*, ayant connaissance approfondie des installations intérieures, comme technicien sous-chef de la section de contrôle, avec possibilité d'accéder dans un délai maximum de quatre ans au poste de chef de cette section. Entrée le plus tôt possible. Situation stable. Service d'électricité d'une ville de Suisse romande. Délai d'inscription : 19 janvier 1962.

401. *Technicien en chauffage* ou *dessinateur*, pour projets et exécutions, éventuellement *dessinateur technique* désirant se familiariser avec la branche du chauffage central. Lausanne.

Sont pourvus les numéros, de 1960 : 383 ; de 1961 : 123, 305, 375.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

### DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir page 19 des annonces)

### DOCUMENTATION DU BATIMENT

(Voir pages 6, 8, 21 et 23 des annonces)

## INFORMATIONS DIVERSES

### Usine STAHLTON-PRÉBÉTON S.A., à Avenches

(Voir photographie page couverture)

Ingénieur : Ros, M. R. - Zurich.

Architecte : MAURER, K. - Chiètres.

Dimensions : longueur couverte 120 m (24 × 5 m)  
longueur pont roulant 230 m  
largeur 13 m  
hauteur 8 m

Système statique des portiques :  
cadres à deux articulations.

Tous les éléments de cette construction ont été préfabriqués dans les ateliers de Stahlton S.A. Les piliers, sommiers principaux et sommiers du chemin de roulement ont été réalisés à l'aide de profils standards BBR, en forme de double T, en béton précontraint. L'exécution de la couverture a nécessité l'emploi de plaques à nervures BBR de 16 cm d'épaisseur et 1 m de largeur. Le montage de l'ensemble de ces éléments s'est fait dans un laps de temps de trois semaines seulement.

Cette nouvelle usine est destinée à la fabrication de produits préfabriqués en béton précontraint, tels que piliers, poutres, plaques, dalles, etc., destinés à des ossatures de bâtiments locatifs, commerciaux et industriels. La mise en service de ces nouvelles installations se fera dans le courant du mois de mars 1962.