Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 4 (1866)
Heft: 3

Artikel: Des chaussées en asphalte comprimé
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-178771

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: 09.07.2025

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

reconnaissable qu'au temple de Vernègues en Provence, et que sur les monuments de l'Asie-Mineure, celle de Nyon, disons-nous, malgré son incontestable antiquité, porte un nom qui indique une origine relativement moderne, car NOVIDUNUM signifie à la lettre : Villeneuve-des-DUNES.

Lacustre et *terrestre*, tout l'antique LOUSONNE fut balayé en 563, par le flot amoncelé derrière le TAURETUNUM couché en travers du Rhône.

L'emplacement de la ville antique, plein d'attérissements marécageux, a pris le nom expressif de VIDY : *lieu humide, inondé, situé au bord de l'eau;* sa radicale IDE : *eau*, d'origine hellénique, est conservée dans plus d'un patois. Le VIDOURLE, rivière séparant le département du Gard de celui de l'Hérault, offre la même racine étymologique. La variante IVE ou YVE se voit dans VIVY, au bord de la Sarine, et dans YVOIRE, sur la rive du Léman ; comme EVE, autre variante, se montre dans EVIAN, ville peu éloignée d'Yvoire ; dans GENÈVE, à la queue du lac ; dans le torrent de ROUGÈVE et dans le nom de VEVEY, cette ville prospère qui semble devoir succéder un jour au Lausanne des Helvètes et de Romains.

(*Reproduction interdite.*) John BLAVIGNAC.

Des chaussées en asphalte comprimé.

On emploie depuis très longtemps l'asphalte coulé pour former le sol des trottoirs, pour couvrir les terrasses, et, en général, pour former un sol imperméable. On trouve des gisements d'asphalte naturel sur toute la ligne du Jura ; les deux principales exploitations s'en font au Val-de-Travers, dans le canton de Neuchâtel, et à Seyssel, dans le département de l'Ain. Cet asphalte est un calcaire imprégné, d'une manière très intime, d'une quantité de bitume qui varie entre six et dix pour cent de la masse totale. On sépare le bitume par la fusion, on le coule en pains et, au moment de l'employer, on le mélange à une certaine quantité de gravier.

Depuis quelques années, on utilise l'asphalte sous une autre forme, et l'on en construit des chaussées destinées à la circulation des voitures, et qui doivent présenter par conséquent une résistance que n'offre pas l'asphalte coulé de nos trottoirs. Au lieu de séparer le bitume de la roche dans laquelle il est disséminé, on brise cette roche en morceaux de la grosseur d'une noix, on porte ces fragments à une température de 100 à 140 degrés sur de grandes surfaces de tôle, analogues aux fourneaux d'évaporation des salines de Bex ; la masse se désagrège, se réduit en poussière et on la dépose sur le sol que l'on veut asphalter. On la comprime successivement au moyen de pilons en fonte, puis, au moyen de trois rouleaux, le premier de 200 kilogr., le second de 800 kilogr. et le troisième de 1800 kilogr., jusqu'à ce qu'elle soit réduite à une épaisseur de cinq à six centimètres. Deux ou trois heures après le passage du dernier rouleau la chaussée peut être livrée à la circulation. Ajoutons que la couche d'asphalte repose sur une couche de béton de dix centimètres d'épaisseur et bien desséché.

La première application de ce système a éte faite en 1849, par M. l'ingénieur Mérian, sur la partie de la route de 1re classe qui traverse le village de Travers, et malgré quelques imperfections, inhérentes à un premier essai, cette chaussée est encore aujourd'hui en parfait état. C'est le hasard qui a conduit à ce mode d'application de l'asphalte. Les chariots qui conduisent la roche de la mine de Travers à l'usine où se fait la séparation du bitume laissaient tomber sur la route des fragments d'asphalte qui, chauffés par le soleil et comprimés par le passage des voitures, formèrent bientôt une surface résistante. On essaya alors d'exécuter régulièrement ce qui se faisait ainsi d'une manière accidentelle, et les chaussées en asphalte comprimé étaient inventées.

C'est en 1854 que la première chaussée en asphalte comprimé fut établie à Paris ; la surface construite cette année-là s'éleva de 7 à 800 mètres carrés ; quatre ans plus tard, cette surface était de 8000 mètres et, au commencement de 1865, elle était de plus de 150,000 mètres. Un grand nombre d'autres villes ont suivi l'exemple de Paris : Lyon, Rouen, Lille, Marseille, Bruxelles, Londres, possèdent aujourd'hui des surfaces considérables de rues ou places recouvertes d'asphalte.

On voit donc que ce nouveau mode de construction des rues et routes a pris une grande faveur qu'il doit à plusieurs avantages qui lui sont particuliers. Le tirage des voitures est très sensiblement diminué, comparativement à ce qu'il est sur le pavé ou sur le macadam ; ensuite la chaussée est peu sonore, ce qui est un grand avantage pour les rues voisines des hôpitaux, des églises, des administrations, etc. Enfin, l'asphalte ne produit pas de boue, car son usure est insensible. L'épaisseur de la chaussée diminue un peu dans la première année de son établissement, par la suite du tassement que subit la première couche bitumineuse, elle reste ensuite sensiblement la même, comme le prouvent certaines chaussées construites à Paris depuis plus de dix ans et qui sont aujourd'hui en aussi bon état qu'au premier jour.

Le nettoyage des rues est des plus faciles ; un simple arrosage suffit pour faire disparaître la boue que les voitures et les piétons apportent des portions de rues qui ne sont pas encore asphaltées.

On pourrait craindre que les chevaux ne glissassent plus facilement sur l'asphalte que sur le pavé ; l'expérience a démontré que, pour les rues qui ne présentent pas une forte pente, les chevaux avaient le pied aussi ferme sur l'une des chaussées que sur l'autre. Des relevés officiels faits à Paris pendant plusieurs mois consécutifs ont fourni les résultats suivants : dans une rue pavée en blocs de grès cubiques, il y a eu un cheval abattu sur 1308 circulants, et, dans une rue dont la chaussée est en asphalte comprimé, un cheval abattu par 1409 circulants. Le macadam seul présente des avantages sur l'asphalte au point de vue du glissement, surtout pour les chevaux de luxe, courant à grande vitesse ; mais les inconvénients du macadam compensent, et au delà, cet avantage spécial.

Le glissement de l'asphalte serait bien moindre si n'était la boue apportée de rues pavées, boue grasse et savonneuse, bien plus glissante que celle qui provient des routes en macadam. Mais cette boue peut être si facilement enlevée par le lavage que cette cause de glissement peut être considérablement atténuée.

Dans les rues qui présentent une certaine pente, on peut donner prise aux pieds des chevaux en traçant sur la chaussée, pendant que l'asphalte est encore chaude, des lignes croisées, figurant les joints du pavé et n'offrant pas, comme ceux-ci, l'inconvénient de retenir les débris organiques qui nuisent à la salubrité des villes.

L'asphalte du Val-de-Travers est celui qui paraît le mieux convenir à l'usage que nous venons d'indiquer. L'établissement des chaussées coûte en France 15 fr. le mètre carré, mais les frais d'entretien sont presque nuls ; du reste, on remet une pièce neuve à la chaussée aussi facilement qu'à un habit, et sans nuire à la circulation générale ; c'est l'affaire de deux ou trois heures.

La ville de Lausanne paraît peu susceptible d'utiliser l'asphalte comprimé pour la construction de ses rues, à cause de leur pente. Nous croyons cependant qu'on pourrait tenter avec avantage cette application à la chaussée du Grand-Pont ; l'insuffisance de la largeur des trottoirs est aujourd'hui notoire ; la circulation des piétons augmente cependant sans cesse sur ce *boulevard* de Lausanne, et la chaussée toute entière, si elle était praticable en

tout temps, ne serait pas de trop pour recevoir tous les promeneurs qui se complaisent à voyager au-dessus des toits.

S. C.

Le club des amis de liberté,

dans le temple de Saint-Laurent, à Lausanne.

C'était en 1798. Le Pays de Vaud voyait s'ouvrir pour lui une ère nouvelle; la domination bernoise était à l'agonie; les grands principes de la révolution française avaient trouvé chez nous de nombreux adhérents, et, pour favoriser leur libre essor, une armée française venait de mettre le pied sur notre territoire. Il s'agissait de changer complétement nos institutions; on proclamait la liberté, l'égalité, et l'on voulait faire de la Suisse une république calquée sur le modèle de celle de la grande nation. Mais les nouvelles idées ne s'étaient pas encore emparées des masses; pour les implanter solidement parmi nous, il y avait des préjugés à combattre, des anciennes habitudes à vaincre, des craintes à rassurer; les habitants de la campagne surtout préféraient le *statu quo* aux horreurs de la guerre et à la présence de l'étranger sur notre sol. Cependant le Pays de Vaud, qui avait tout à gagner dans la révolution, en devint le foyer; ce fut là que, par leurs instigations, les généraux français provoquèrent les passions populaires, pour en étendre l'effet aux autres parties de la Suisse, où l'ancien ordre de choses était plus difficile à déraciner. Lausanne, véritable centre du mouvement et de l'effervescence du patriotisme, eût ses jacobins, ses fougueux orateurs, ses Robespierre et ses Danton. Il s'y forma des sociétés populaires à l'exemple desquelles on vit s'en former d'autres dans les diverses localités du canton. Une de celles qui firent le plus de bruit à cette époque fut la *Société des Amis de la Liberté*. L'instruction publique et le maintien des droits de la nation nouvellement émancipée, tel était son programme. Ayant besoin d'un local suffisant pour les séances de la société et leurs nombreux auditeurs, les *Amis de la liberté* s'emparèrent du temple de St.-Laurent. La chaire fut convertie en tribune populaire, les murs décorés de guirlandes de verdure et le buste de Guillaume Tell, à côté d'une figure de femme, emblême de l'Egalité, placés au chœur de l'église. On y ajouta plus tard les bustes de Bonaparte, de J.-J. Rousseau et du général Brune.

C'est au milieu de cet appareil, dans ce saint lieu, transformé ainsi en salle de club politique, que le 9 février 1798, après un air patriotique joué par une musique guerrière, le citoyen Boisot ouvrit la séance par ces paroles :

« Peuple souverain! je m'adresse à toi, je viens t'annoncer ta gloire future et tes immortelles destinées. Des tyrans secouaient des chaînes de fer sur ta tête courbée, aujourd'hui tu as levé ta tête, ces chaînes se sont brisées, et les tyrans ont été repoussés de ton sein.

. . . . . .

» Ici nous pourrons débattre les devoirs des gouvernants et des gouvernés, nous étudierons les lois qui font le bonheur des Etats, nous fixerons les limites des pouvoirs, et nous ferons voir la manière dont ils doivent être balancés..... Ici nous arracherons le masque de l'aristocratie, qui se cache encore derrière les débris de son trône, et qui cherche à en rejoindre les éclats dispersés. Nous vous dirons : craignez ceux qui vous caressent et vous encensent; leurs caresses tendent à vous enchaîner et leur encens est un poison.

. . . . . .

» Vaudois! vous devez jurer de demeurer égaux et libres. Vous direz donc aux tyrans et à leurs vils partisans : tremblez, car la mort est sur vos têtes, tremblez, car nous avons tous juré de vivre libres ou de mourir. Vous direz à vos défenseurs : marchez avec confiance dans la carrière de la liberté, nous sommes ici pour vous soutenir ; le bras de tous les Vaudois est levé pour frapper l'aristocratie, le despotisme chancelle, il tombe, il meurt... O liberté, tu triomphes! ton autel est dans notre cœur, et sera celui de nos neveux, et les siècles à venir t'adoreront ! »

Ce discours donnera une idée de la disposition des esprits et de la tenue de l'assemblée.

Les membres de la *Société des Amis de la liberté* étaient pourvus d'une carte d'entrée et occupaient le parquet. Une foule de citoyens et de citoyennes envahissait les galeries. Les places à droite du président, siégeant dans la chaire, étaient réservées pour les Français; celles de gauche étaient destinées aux autres sociétés populaires du pays.

Outre l'orateur Boisot, fort goûté de l'assemblée, on y applaudissait souvent les discours énergiques des citoyens Develey, professeur; Verdeil, docteur; Fiaux, Dubois, François, professeur; Mourer, libraire, etc. C'est ce dernier qui, en 1797, lors du passage du général Bonaparte à Lausanne, lui présenta une nouvelle édition du *Contrat social*, de J.-J. Rousseau, avec cette dédicace :

Au citoyen Buonaparte,

général en chef de l'invincible armée d'Italie,

Citoyen général,

« J'ai quelque pressentiment, dit J.-J. Rousseau dans son deuxième livre du *Contrat social*, qu'un jour la petite Isle de Corse étonnera l'Europe... »

L'Europe demande aujourd'hui, Citoyen général, quel est le lieu de votre naissance?

« La Renommée répond à l'Europe :
C'est l'*Isle de Corse*.

Je suis

Citoyen général

Un de vos admirateurs,
J. Mourer, libraire.

Lausanne, en Suisse, 15 août 1797.

Le titre de l'ouvrage portait, en médaillon, le portrait du général, avec ces mots :

A l'immortalité.

Dans la même occasion, des jeunes filles de Lau-