

Notice sur la construction de quelques routes de montagne dans le canton de Vaud

Autor(en): **Develey, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **36 (1910)**

Heft 19

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-81454>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Notice sur la construction de quelques routes de montagne dans le canton de Vaud.

Par M. H. DEVELEY,
ingénieur en chef au Département des Travaux publics.

(Suite et fin¹).

B. — Routes dans le Jura.

Nous n'en décrivons qu'une seule, savoir la :

Route internationale de Nyon (Suisse) aux Rousses (France).

Cette importante artère relie le bassin du Léman avec celui du petit lac des Rousses — dans lequel l'Orbe prend sa source — à travers la première chaîne du Jura qu'elle franchit au col dit de *la Givrine*, altitude 1232 m. au-dessus du niveau de la mer, sous la Dôle, une des principales sommités du Jura suisse. Elle a son point de départ à la *gare de Nyon*, localité située sur la route et sur la ligne de chemin de fer de Lausanne-Genève, à l'altitude de 409 m., tandis que son terminus, pour ce qui nous concerne, se trouve à *la Cure* (1155 m.), village à l'extrême frontière franco-suisse. La longueur totale du parcours Nyon-La Cure est de 22,4 km. La différence d'altitude entre les deux points extrêmes est de 1155 m. — 409 m. = 746 m. et, entre ces dernières et le point culminant, de :

¹ Voir N° du 25 septembre 1910, page 208.

Sur le versant Léman . . . 1232 m. — 409 m. = 823 m.
» les Rousses 1232 m. — 1155 m. = 77 m.
soit, dénivellations cumulées 900 m.

exactement.

Avant l'arrivée au col, du côté suisse, on rencontre une contrepenne insignifiante dans la « Combe de la Givrine », dite aussi « vallée des Dappes », dépression naturelle marécageuse, sans écoulement apparent.

De la Cure, la route bifurque sur France dans trois directions opposées, savoir :

1° Vers le N. W., contre les Rousses-Morez (département du Jura) ;

2° Vers le S.-S. W., par la vallée des Dappes et le col de la Faucille contre Gex et Genève ;

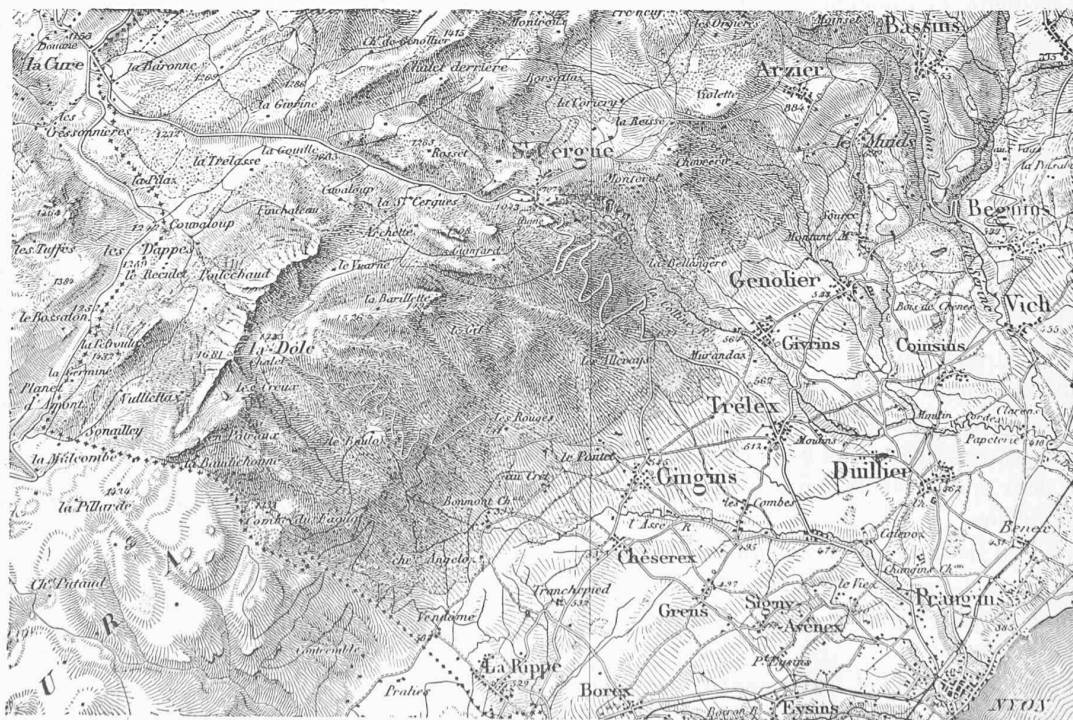
3° Vers le N. E., par le Bois d'Amont, contre la vallée de Joux et Vallorbe.

Sur territoire suisse, la route en question comprend deux parties distinctes, savoir :

Première partie : de Nyon à Trélex (511 m.), longueur environ 4,5 km., c'est une section de *plaine* ne présentant aucune particularité digne d'être signalée et que nous laisserons complètement de côté dans la description qui va suivre et

2^{me} partie : de Trélex à la Cure, longueur environ 17,9 km., constituant par ses dispositions générales : tracé, déclivités, altitude, etc., une véritable *route de montagne*.

La section « montagne » commence effectivement à 1,5 km. au-delà du village de Trélex, vers l'endroit appelé « Bas-de-la-Côte, altitude 578 m., à la lisière inférieure de la grande forêt dite des « Côtes-de-Nyon », qui occupe



Reproduit avec l'autorisation du Service topographique fédéral.

Route de Nyon à la Cure. — Echelle 1 : 100 000.

A partir de St-Cergue, la route monte par « les Cheseaux » (1116 m.) le long d'une paroi de rocher assez escarpée, arrive au pied du beau pâturage de la Givrine (1211 m.) traverse la « combe » de ce nom (1209 m.) puis suit la lisière sud de la forêt appelée « Bois de la Givrine » pour atteindre son point culminant au col du même nom (1232 m.). De là elle redescend en pente douce (3,6%) et à flanc de coteau jusqu'à la Cure, son terminus.

La construction de cette superbe route, une des plus belles — sinon la plus belle de notre réseau cantonal — s'étend sur une assez longue période, allant de 1828 à 1879, soit sur plus d'un demi-siècle. Les divers tronçons ont été établis dans l'ordre suivant :

- 1828-1830 : Bas-de-la-Côte-St-Cergue (contour de la Croisette).
- 1845 : Abord S.-E. de St-Cergue (de la Croisette au village).
- 1848 : Traversée de la Givrine (inachevée).
- 1850 : Abord occidental de St-Cergue (du village aux Cheseaux).
- 1858 : Les Cheseaux-Rochers.
- 1867 : Givrine-frontière (la Cure).
- 1879 : Bas-de-la-Côte-Trélex (dessus de).

Les longueurs, largeurs, coût total et prix kilométrique moyen des différentes sections (en les prenant successivement dans le sens de la route) sont consignés dans le tableau ci-après :

	Longr de la voie	Largr	Coût total Fr.	Prix km. moyen Fr.
1. Trélex-Bas-de-la-Côte	620	6,30	7 954	12 830
2. Bas-de-la-Côte-St-Cergue	6 351	6,60	76 634	12 030
3. St-Cergue, abord S.-E.	594	7,20	11 636	19 590 (rocher)
4. » » occidental	1 055	7,20	21 588	20 470 (rocher)
5. Cheseaux-Rochers	1 707	7,20	39 374	23 070 (rocher)
6. Traversée de la Givrine (inachevée)	—	—	14 393	—
7. Givrine-la Cure (frontière)	1 380	7,20	24 478	17 740
Totaux	<u>11 707</u>		<u>196 057</u>	

Ce qui équivaut, pour l'ensemble des tronçons corrigés, à un prix de revient au kilomètre de :

$$\frac{\text{Fr. } 196\ 057}{11\ 707\ \text{m.}} = \text{Fr. } 16\ 750.$$

Ce dernier prix est très faible, si l'on tient compte des dimensions transversales de la voie carrossable. Celle-ci a, en effet, des largeurs peu usitées sur d'autres routes placées dans des conditions identiques. Elle est, minimum, 6,30 m. sur la dernière section construite, Bas-de-la-Côte-Trélex ; pour le tronçon le plus difficile — Bas-de-la-Côte-St-Cergue — on a admis une largeur utile de 6,60 m. au minimum, tandis que sur tous les autres on a donné à la voie 7,20 m. de largeur.

Les conditions excessivement avantageuses, financiè-

rement parlant, dans lesquelles cette route a été établie, résultent surtout des éléments ci-après :

- 1° De l'époque de sa construction, où le prix de la main-d'œuvre était notablement inférieur à ce qu'il est aujourd'hui ;
- 2° Des dispositions très favorables de son tracé au point de vue du mouvement des terres, qui a été réduit au strict minimum ;
- 3° De l'excellente nature du sol, qui n'a nécessité aucuns travaux d'assainissement ;
- 4° De ce que tous les matériaux d'empierrement étaient en abondance dans les terrassements ou à proximité immédiate du tracé, ce qui en facilitait l'approvisionnement ;
- 5° De l'absence complète, à part les aqueducs transversaux, de tout ouvrage d'art, mur, etc ;
- 6° Du peu de valeur des terrains traversés.

A l'heure actuelle, il faudrait presque doubler les prix indiqués d'autre part pour une construction analogue.

Le tableau qui précède fait voir que, sur le parcours Trélex-La Cure, long de 17,9 km., il y a déjà 11,7 km. de route aménagés définitivement. Il devrait en rester ainsi environ 6,2 km. à mettre en état pour avoir une voie de communication de tout premier ordre, accessible à n'importe quels véhicules. Mais tel n'est pas tout à fait le cas.

A part la correction de la Givrine, commencée en 1848 et laissée en suspens, qui entre dans ce chiffre de 6,2 km. pour plus des 3/5, soit approximativement 3,6 km. et qui ne comprend qu'une simple amélioration dans le profil longitudinal et transversal de la route, il nè reste guère qu'un tronçon d'environ 6 à 700 m. de longueur au-dessus du village de Trélex, lieu dit « à la Coquaz », qui demande à être corrigé pour supprimer une rampe courte mais très raide, atteignant le 10 % sur une centaine de mètres environ. Un projet de correction de celle montée est actuellement à l'étude ; son exécution ne peut être que très prochaine. Ainsi aura disparu le plus gros obstacle à la circulation sur cette importante artère.

Voici, à titre de renseignement, les rayons des courbes les plus prononcées (lacets et contours) sur la section Trélex-St-Cergue :

1 ^{er} lacet, des Allévays	cote 658 m.	rayon = 30 m.
2 ^{me} »	» 688 m.	» = 15 m.
3 ^{me} »	» 747 m.	» = 20 m.
4 ^{me} »	» 800 m.	» = 20 m.
5 ^{me} »	» 839 m.	» = 20 m.
6 ^{me} » (dit du « Jambon »)	» 906 m.	» = 45 m.
7 ^{me} »	» 957 m.	» = 20 m.
8 ^{me} » (dit du « Belvédère »)	» 993 m.	» = 20 m.

et dans les branches entre les lacets principaux, une multitude de coudes, par places de sens contraire, de 20 à 30 m. de rayon. Malgré ces sinuosités nombreuses et accentuées, la circulation est très facile sur cette route à cause de sa largeur d'abord et de l'absence presque complète de haut talus masquant la vue ensuite. Seul le contour de la Croisette, avant l'arrivée à St-Cergue, taillé dans une

haute paroi rocheuse, offre quelque danger. Il peut y être très facilement remédié en exploitant le roc du côté intérieur de la courbe.

Ajoutons, pour terminer, que le service de l'entretien a, depuis quelques années, aménagé tous les lacets et bon nombre de coudes un peu brusques en « virages relevés ». En outre, on a profité, aux mêmes endroits, de la large emprise abornée (12 m. au minimum) pour donner à la chaussée une surlageur aussi forte que possible. On a, de cette façon, réussi à faire de la section Trélex-St-Cergue une merveilleuse piste pour les innombrables automobiles qui l'utilisent pendant la belle saison particulièrement, où St-Cergue, station estivale florissante et qui se développe chaque année, semble de plus en plus attirer l'élément étranger par les grandes facilités d'accès qu'offre aux adeptes de l'automobile la belle route que nous venons de décrire sommairement.

Note sur le calcul du coup de bélier dans les conduites d'eau sous pression.

Par A. VAUCHER, ingénieur.

Il y a lieu d'intercaler entre la fin de l'article de M. Vaucher paru dans le N° 16, page 188 et le commencement de l'article paru dans le N° 18, page 205, les lignes ci-dessous. Nous prions nos lecteurs de vouloir bien nous pardonner cette omission.

Réd.

Mouvement lent du vannage dans un temps T supérieur

$$\text{ou au plus égal à } \frac{2L}{a}.$$

La surpression ou la dépression passent par une valeur maximum au temps $\frac{2L}{a}$, mais pour la déterminer il est nécessaire ici de connaître la loi de variation d'ouverture:

Si nous admettons qu'elle soit linéaire, soit

$$K = \frac{V_0 + \frac{(V_i - V_0)t}{T}}{\sqrt{2gY_0}}$$

et que nous introduisons cette valeur de K dans l'équation générale (9) cette dernière devient:

$$Y - Y_0 = \frac{aV_0}{g} - \frac{a}{g} \left[V_0 + \frac{(V_i - V_0)t}{T} \right] \sqrt{\frac{Y}{Y_0}} \quad (13)$$

qui, après remplacement de $\sqrt{\frac{Y}{Y_0}}$ par l'expression indiquée plus haut, et résolue par rapport à $Y - Y_0$ devient:

$$Y - Y_0 = \frac{a}{gT} \left[\frac{(V_0 - V_i)t}{1 + \frac{a}{2gY_0} \left(V_0 + \frac{(V_i - V_0)t}{T} \right)} \right] \quad (13 \text{ bis})$$

qui est l'équation de la courbe de pression, du temps $t = 0$ à $t = \frac{2L}{a}$.

Si nous y introduisons la valeur $t = \frac{2L}{a}$ nous aurons pour la surpression maximum $Y_m - Y_0$, réciproquement pour la dépression maximum $Y_0 - Y_m$, la relation:

$$Y_m - Y_0 = \frac{2L(V_0 - V_i)}{gT} \cdot \left[\frac{1}{1 + \frac{aV_0}{2gY_0} + \frac{L(V_i - V_0)}{gTY_0}} \right] \quad (13 \text{ ter})$$

applicable aux ouvertures ou fermetures linéaires et lentes aussi bien partielles que totales et qui devient dans le cas de: *Fermeture totale* où $V_i = 0$:

$$Y_m - Y_0 = \frac{2LV_0}{gT} \left[\frac{Y_0}{Y_0 + \frac{aV_0}{2g} - \frac{LV_0}{gT}} \right] \quad (14)$$

ou approximativement:

$$\frac{2LV_0}{gT} \left\{ \frac{Y_0 + \frac{LV_0}{gT}}{Y_0 + \frac{aV_0}{2g}} \right\}$$

et pour *ouverture totale*, où $V_0 = 0$, la dépression sera:

$$\begin{aligned} Y_0 - Y_m &= \frac{2LV_i}{gT} \left[\frac{1}{1 + \frac{LV_i}{gTY_0}} \right] = \\ &= \frac{2LV_i}{gT} \left[\frac{Y_0}{Y_0 + \frac{LV_i}{gT}} \right]. \end{aligned} \quad (15)$$

Concours pour l'élaboration des plans d'un bâtiment d'école primaire à construire aux Planches-Montreux.

Rapport du jury (suite et fin¹).

Éliminés au 3^{me} tour:

N° 30 « Jaman ». — Disposition défectueuse des bâtiments sur le terrain, escalier compliqué, n'est pas placé en face de l'entrée, projet bien présenté, façades très soignées comme rendu.

N° 31 « Fatum ». — Classes normales de grandeur insuffisante, 9 m. au lieu de 10 m. Le décrochement du vestibule vers l'escalier gênerait la circulation, vestiaires de classes trop étroits, vestiaire salle gymnastique insuffisant. Le terrain réservé est mal situé.

N° 33 « Ohé fanfans ». — Non conforme au programme, n'a pas ménagé de terrain pour constructions futures, escalier pas en face de l'entrée, autrement bon plan, façade agréable et bien étudiée.

N° 5 « Gabi ». — Escalier à deux paliers intermédiaires. La salle de gymnastique placée en long diminue le terrain réservé aux constructions futures. Le corridor conduisant à la salle de gymnastique est peu éclairé, le concierge éloigné de cette salle ne peut la surveiller suffisamment. Bonne façade.

N° 17 « Cep ». — Bonne disposition de plan, mais le terrain réservé est mal situé. L'entrée principale et le concierge

¹ Voir N° du 25 septembre 1910, page 213.