

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 50 (1952)

Heft: 11

Artikel: Les chaussées en béton dans les dévestitures rurales

Autor: Regamey, Pierre

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-209227>

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: 23.02.2026

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

Wie Sie sich erinnern werden, wurde bei der ursprünglichen Organisation dem Chef des eidg. Grundbuchamtes ein Mitarbeiter beigeordnet, der den Aufsichtsdienst über die Grundbuchvermessung als Vermessungsinspektor ausübte. Der Vorstand des Schweiz. Geometervereins und auch die übrige Geometerschaft waren damals von dieser Lösung schwer enttäuscht. Laut dem Bundesrats-Beschluß vom 5. Oktober 1929 gilt nach einer 17jährigen Bewährungszeit das Amt als selbständige Verwaltungsstelle des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements, denn sein Inhaber führt jetzt den Titel „Eidgenössischer Vermessungsdirektor“. Ich bin sicher, daß Max Ehrensberger Genugtuung empfinden mußte, als er nachträglich noch die Neuigkeit von der Erfüllung eines seiner persönlichen Postulate vernahm. Daß es das Schicksal fügte, daß Jakob Baltensperger als Vermessungsdirektor zusammen mit Simon Bertschmann, dem Leiter der Geometerschaft während beinahe zweier Jahrzehnte das Wohl und Wehe der Schweiz. Grundbuchvermessung und damit auch des Geometervereins beeinflussen sollte, war für unsere Sache ein glücklicher Zufall.

(Schluß folgt.)

Les chaussées en béton dans les dévestitures rurales

Par Pierre Regamey, Dr. ing., Lausanne

L'intensification de l'exploitation du sol et le développement des moyens mécaniques impliquent nécessairement une adaptation des dévestitures. Il y a une trentaine d'années, une chaussée constituée par 15 à 20 cm. de graviers cassés, voire même de ballast grossier, suffisait, dans les terrains sains, à une exploitation agricole normale et à la circulation de véhicules hippomobiles à bandages métalliques.

Les circonstances ont changé du fait de cultures toujours plus intensives. La charge des véhicules s'est accrue, comme aussi leur vitesse, d'où une aggravation de l'usure des chaussées due à l'accélération et au freinage. Enfin, les chars à pneus constituent aussi un danger pour les chemins gravelés par l'apport de terres sur la chaussée, notamment lorsque les récoltes ont lieu en mauvaise saison.

La construction de chemins selon le type classique avec empierrement et gravellage ne répond donc plus partout aux besoins actuels de l'agriculture. Dans les terrains de faible résistance, en particulier, ils imposent des frais considérables aux communes qui en ont l'entretien à leur charge. A titre d'exemple, la petite commune d'Essert-Pittet dans la plaine de l'Orbe a consacré chaque année environ Fr. 1000.– par kilomètre pour l'entretien de chemins pourtant soigneusement construits, et ceci sans obtenir de résultats concluants. Il est vrai que la culture de la betterave sucrière y est particulièrement préjudiciable aux dévestitures. Nombre de communes consacrent fréquemment 400 à 500 fr. par an par km. à leur réseau de chemins vicinaux.



Fig. 1: Aigle: Chemin de 4.00 m., bétonné sur 2.80 m. de largeur.

Depuis de nombreuses années, on recherche dans le canton de Vaud des solutions propres à soulager les frais d'entretien incombant aux communes. Sur l'initiative de M. B. Petitpierre, chef du Service des améliorations foncières, des essais ont été tentés en premier lieu avec un traitement superficiel des chaussées au bitume ou au goudron, ou encore en recourant à la semi-pénétration et au tapis bitumineux. Ces tentatives n'ont pas conduit aux résultats attendus. Aussi, en 1950, des essais de bétonnage subsidiés à raison de 40 % par le canton ont été entrepris dans les plaines de l'Orbe et de la Broye, en trois tronçons d'une longueur totale de 1,5 km. environ. Les résultats particulièrement favorables, tant du point de vue technique que financière, ont engagé diverses entreprises d'améliorations foncières à se rallier à ce genre de construction pour leurs artères principales, notamment à Aigle (3550 m'), à Orbe (2730 m') et à Rougemont à l'altitude de 1100 m. (1020 m').

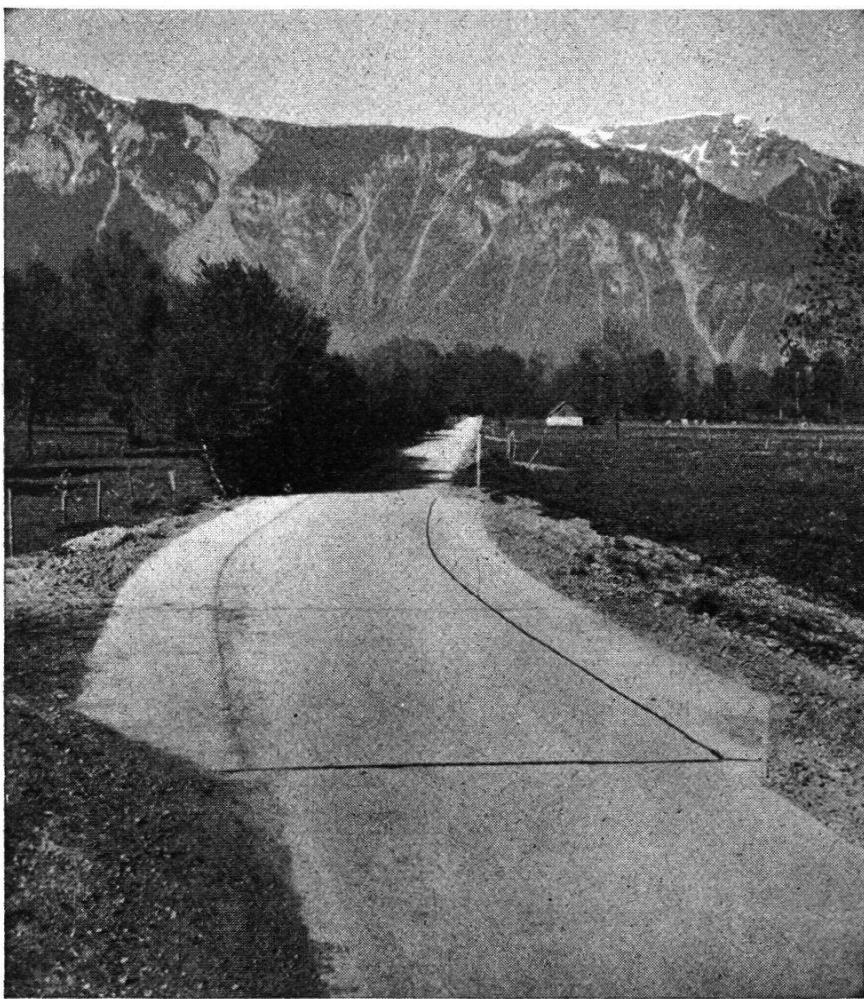


Fig. 2. Aigle: Chemin bétonné avec place de croisement de 4.80 m. de largeur et 25 m. de longeur

La construction:

La construction de chaussées de béton nécessite une fondation stable assainie et non gélive. Il importe donc avant toute chose de connaître les caractéristiques géotechniques du sol. Pour les ouvrages mentionnés ci-dessus, des essais ont été effectués par les soins du laboratoire de géotechnique de l'Ecole Polytechnique de Lausanne. Sur ces bases, il est possible de déterminer l'épaisseur des sous-chaussées en ballast tout-venant, ainsi que l'épaisseur de la dalle proprement dite.

La formule de Westergaard, représentée graphiquement à la figure 3, permet de déterminer l'épaisseur de béton nécessaire, sans armature, en fonction du poids des véhicules, de la surface d'appui des roues, du coefficient σ admissible dans le béton et du coefficient de réaction du sol, compte tenu de la sous-chaussée.

Dans les trois cas cités plus haut, les sous-chaussées en matériaux mélangés jusqu'à 5 cm. de diamètre ont varié entre des épaisseurs, après roulage, de 15 à 30 cm., et exceptionnellement 35 cm. dans une zone particulièrement défavorable de la Plaine de l'Orbe.

La dalle de béton de 14 cm. d'épaisseur et par éléments de 6 m. de

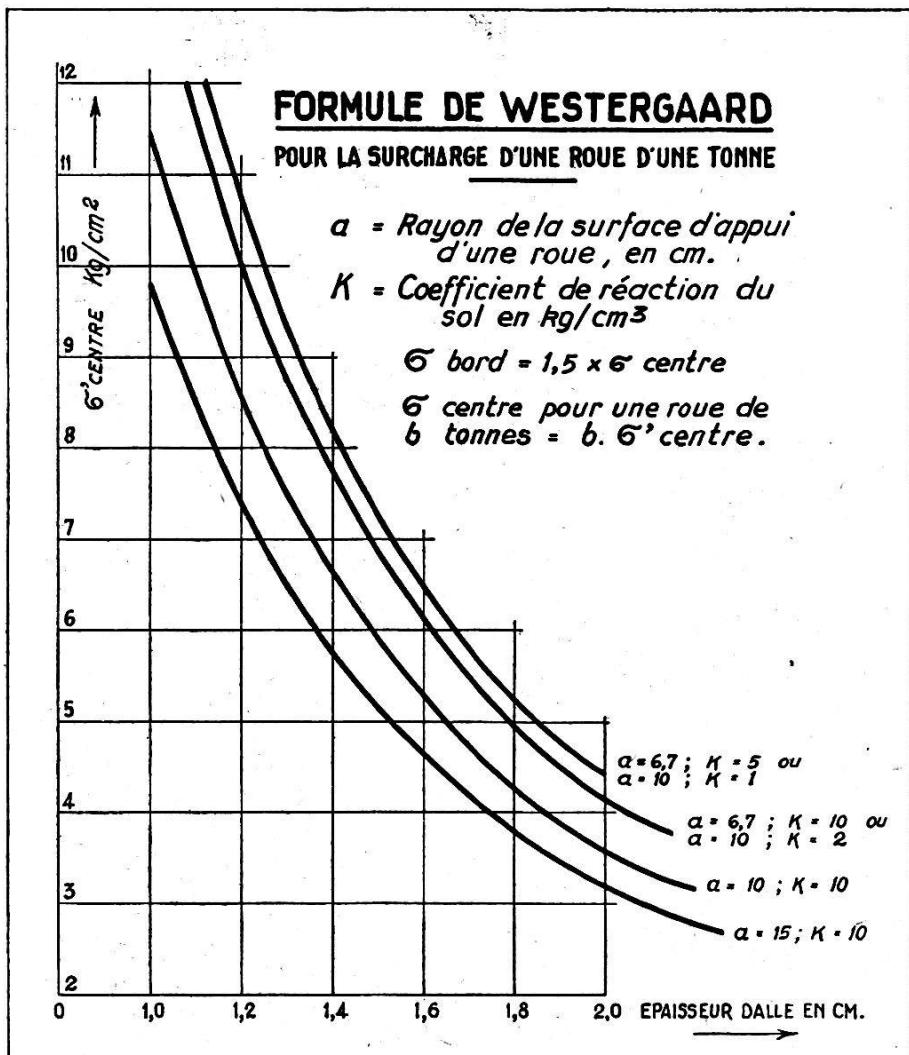


Fig. 3

longueur, n'est pratiquement pas armée, à l'exception d'un seul cadre de 8 mm. de diamètre destiné à empêcher qu'une fissure éventuelle ne s'élargisse. Un fer de 8 mm. également renforce les angles; d'autre part, des chevilles enrobées dans un enduit bitumineux liant les éléments les uns aux autres.

Le béton dosé à 300 kg. doit naturellement être vibré et strié en surface, c'est pourquoi, dès qu'il s'agit d'une longueur importante (plus d'un km.) il est préférable de recourir aux machines finisseurées mises à disposition par la S. A. des Routes en béton à Wildegg. Il est alors possible d'exécuter jusqu'à 220 m' par jour de chaussée, sur 3.00 m. de largeur, avec 30 à 35 ouvriers.

La largeur de la dalle dépend naturellement de l'importance du trafic. Des essais ont été tentés avec des largeurs de 2.20 m., 2.80 m. et 3.00 m. Les croisements sont alors impossibles, des rélargissements sont prévus à cet effet. Il semble qu'une largeur de 2.50 m. doive satisfaire à tous les besoins de la circulation agricole. Une banquette renforcée par du tout-venant sur 30 à 40 cm. de largeur doit permettre le passage des roues du sol naturel au béton.

CHAUSSÉE EN BÉTON

PROFIL-TYPE ET PLAN

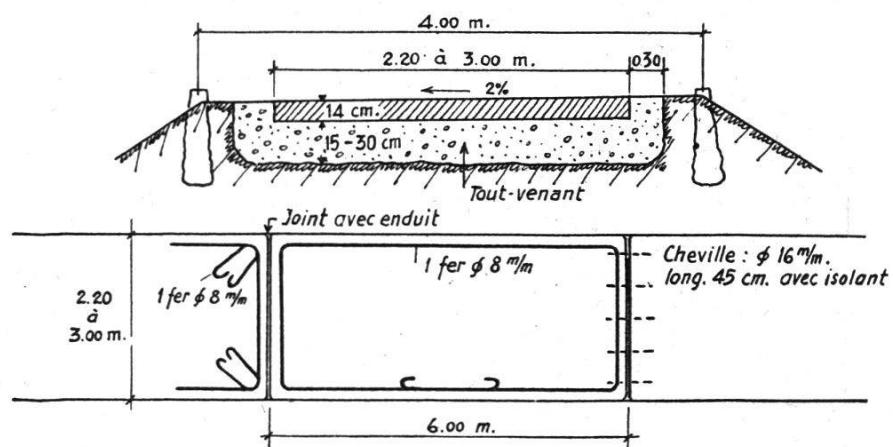


Fig. 4

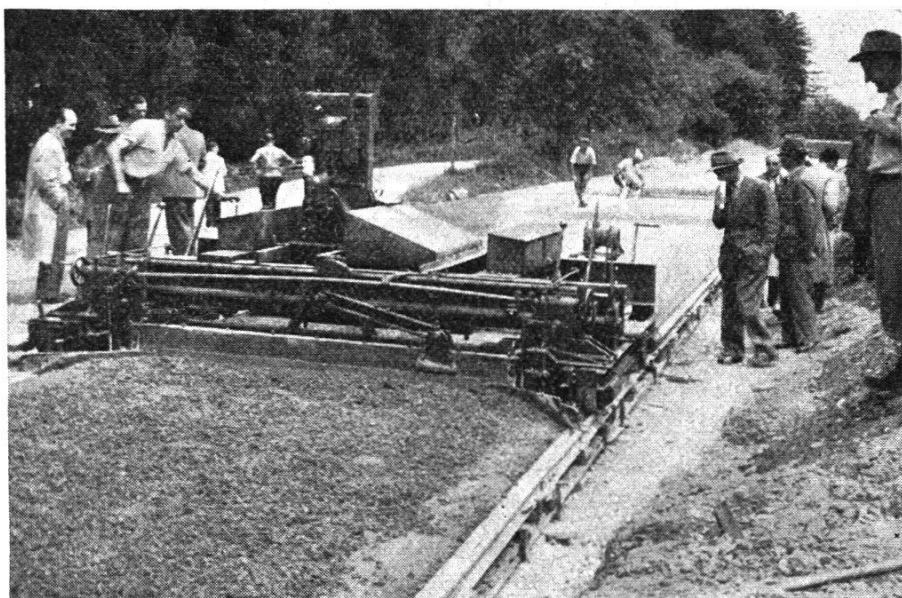


Fig. 5. Machine vibreuse et finisseuse

Dans les terrains en pente, la dalle, grâce à un devers unique vers l'amont, doit également permettre l'écoulement des eaux de surface (voir figure 6).

L'exécution de chaussées en béton en terrains agricoles a provoqué quelque étonnement de la part de ceux qui voient là un luxe excessif ou une dépense exagérée. Or la comparaison avec des chaussées ordinaires

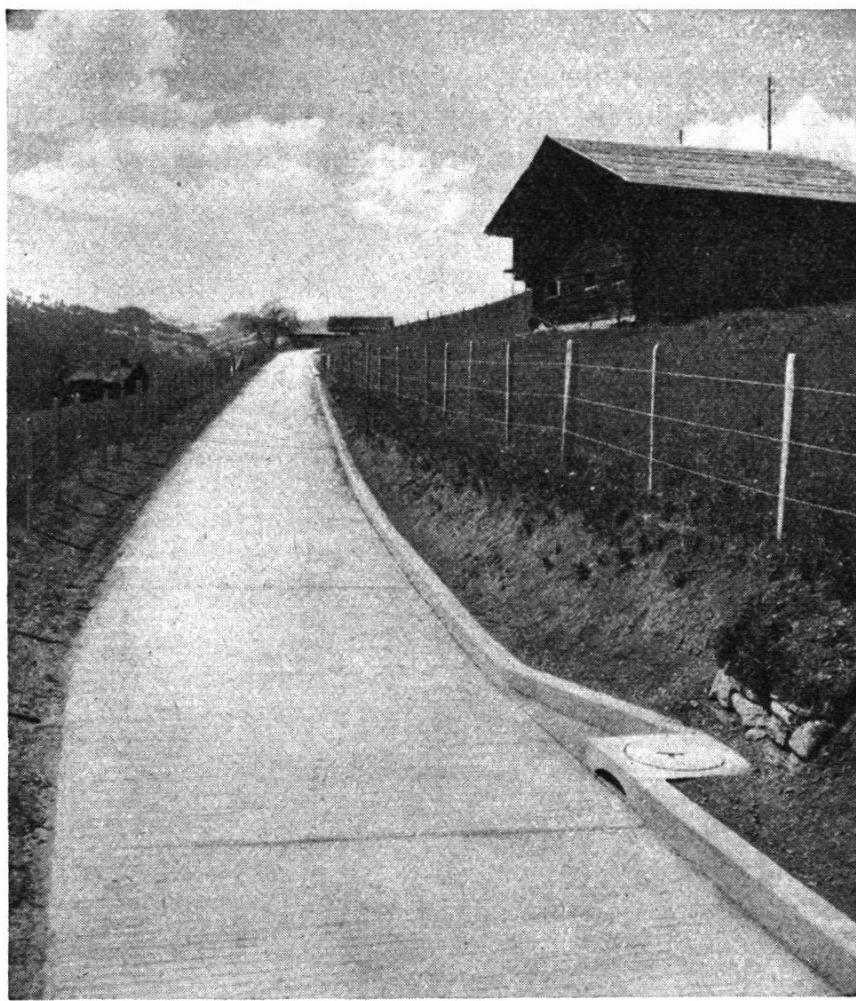


Fig. 6. Rougemont, route alpestre, largeur 3.50 m., bétonnée sur 2.80 m., pente 7 %, altitude 1100 m.

montre que le prix de revient du béton ne dépasse guère que de 15 à 20 % celui des chemins empierrés et gravelés.

Nous donnons ci-dessous une comparaison entre des prix résultant de soumissions valables au début de 1951.

	<i>En plaine:</i> (Aigle, Orbe)	<i>En montagne:</i> (Rougemont)
Largeur du chemin entre bornes	4.00 m.	3.50 m.
Largeur de la dalle	2.80 m.	2.80 m.
Epaisseur de la dalle	0.14 m.	0.14 m.
Sous-chaussée en ballast	0.25 m.	0.25 m.
Banquettes en tout-venant de 2 côtés	0.30 m.	
Banquette, côté aval seulement		0.30 m.
Terrassements: par m'	Fr. 2.80	Fr. 8.35
Sous-chaussées et banquettes, roulage compris, par m'	Fr. 16.20	Fr. 16.50
Dalle en béton de 14 cm., fers et joints compris, par m'	Fr. 33.—	Fr. 35.20
Total par m'	Fr. 52.—	Fr. 60.05

Chemins empierrés et gravelés

Dans les mêmes conditions, une chaussée empierrée et gravelée sur 2.80 m. avec sous-chaussée en tout-venant de 10 à 15 cm., hérisson de 18 cm., gravier cassé sur 10 cm., roulage et sablage, se traduit par les prix moyens par m' suivants:

Ces chiffres ne comprennent naturellement pas des travaux d'art, murs de soutènement et assainissements. Ces ouvrages sont en effet identiques, quel que soit le système adopté pour la chaussée. Par contre, dans les terrains en pente, la dalle de béton permet de supprimer une partie des collecteurs pour eaux de surface.



Fig. 7. Plaine de l'Orbe. Chemin de 4 m. de largeur, bétonné sur 2.80 m., avec place de croisement. (Vue prise au milieu de la longueur.)

Lorsqu'il s'agit de régions dépourvues de carrières ou gravières, la différence diminue en faveur du béton et n'est plus que de l'ordre de 15%. C'est le cas notamment dans la Plaine de la Broye.

L'entretien

L'entretien de ce genre d'ouvrage est limité à sa plus simple expression. Il consiste à retoucher les joints de temps en temps, au moyen d'un enduit bitumineux et, éventuellement, à colmater avec le même produit les fissures qui pourraient se produire. L'expérience a montré jusqu'ici que ces fissures sont absolument exceptionnelles, pour autant que les précautions aient été prises contre les effets du gel dans le sol. D'ailleurs, la S. A. des Routes en béton à Wildegg s'offre, pour un premier essai, à entretenir ces chaussées, dont elle a contrôlé l'exécution, à raison de Fr. 0.03 par m² et par an, soit Fr. 84.— par km. Il est intéressant de comparer ce chiffre avec ceux indiqués plus haut pour l'entretien de chaussées ordinaires, de l'ordre de Fr. 400.— à 500.—, voire Fr. 1000.— par km. et par an.

Conclusions

Les chaussées en béton, dans les dévestitures rurales, semblent devoir donner toute satisfaction, tant du point de vue technique que financière. Les usagers en sont pleinement satisfaits. Une seule objection a été formulée en montagne au sujet du bétail, qui ne marche pas volontiers sur cette surface dure. Si ce système de construction implique une augmentation du coût des travaux, il y a intérêt, pour maintenir les mêmes prix à l'ha., à réduire la longueur des dévestitures équipées de chaussées pour en améliorer la qualité et en faciliter l'utilisation. C'est là un avis partagé par les exploitants eux-mêmes.

Les clichés 1, 2, 5, 6 et 7 ont été mis à disposition par la S.A. des Routes en béton à Wildegg.

Zur praktischen Handhabung des graphischen Verfahrens zum gegenseitigen Einpassen von Luftaufnahmen

Von Josef Krames, Wien

(Mitteilung aus dem Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen in Wien)

Um das vom Verfasser entwickelte¹ und auf den Fall einer allgemeinen Parallaxenverteilung erweiterte graphische Verfahren² auf seine

¹ Siehe J. Krames, Über ein graphisches Verfahren zum gegenseitigen Einpassen von Luftaufnahmen, Österr. Zeitschr. f. Verm. 37 (1949), S. 13–29, sowie J. Krames, Graphische Lösung der Hauptaufgabe beim Normalfall der Luftphotogrammetrie, Anzeiger der Öst. Akad. d. Wiss., math.-nat. Kl., 86 (1949), S. 93–99, ferner J. Krames, Über das Wegschaffen von Restparallaxen mittels graphischer Konstruktionen, Schweiz. Zeitschrift f. Verm. u. K. 47 (1949), S. 256–262.

² J. Krames, Erweiterung des graphischen Einpassens von Luftaufnahmen