Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 30 (1904)

Heft: 12

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: 13.07.2025

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

30me Année. 25 juin 1904. N° 12.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction : M. F. GILLIARD, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le nouveau port de Chevroux sur le lac de Neuchâtel*, par M. L. Deluz, ingénieur, à Cossonay. Planche 12. — *Usine hydro-électrique d'Adelboden (canton de Berne)*, par M. P. Pflug, ingénieur, à Fribourg. — **Divers :** Tunnel du Ricken. Bulletin mensuel des travaux. Mai 1904. — Maisons ouvrières, à Genève. — *Bibliographie :* Société pour l'amélioration du logement. Bulletin N° 15. — Le problème de la maison familiale à bon marché, par M. Henry Baudin, architecte. — *Sociétés :* Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes. — *Concours :* Bâtiment scolaire, à Nyon. — Banque populaire tessinoise. – Bâtiments d'école, à Soleure.

Le nouveau port de Chevroux sur le lac de Neuchâtel.

Par M. L. DELUZ, ingénieur.

Les modifications apportées au régime des lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat, par la correction des eaux du Jura, ont obligé les Etats intéressés et la Compagnie de navigation à transformer les installations créées en vue d'assurer les communications par eau entre les différentes localités riveraines de ces lacs.

Ces modifications ont été surtout coûteuses sur les rives Sud-Est, où le fond du lac est sensiblement horizontal sur une grande longueur.

Le village vaudois de Chevroux, situé sur cette rive, a eu particulièrement à souffrir des modifications du régime des eaux, étant donné qu'il servait de point de départ pour toutes les communications et transports de la région de Payerne sur Neuchâtel.

Le plan annexé montre qu'en 1827 le lac venait jusqu'au village, et l'on avait prévu à ce moment la possibilité de creuser un port à 50 m. environ des maisons. La dépense prévue a seule empêché l'exécution de ce projet (pl. 12).

En 1835, un môle fut établi pour protéger les bateaux contre les vents de l'Ouest et du Sud-Ouest. Plus tard, en 1862, ce môle fut prolongé du côté de la rive et l'on creusa une espèce de port pour l'utilisation de ce môle. A cette époque la hauteur des eaux variait de la cote 434m,27, basses eaux de 1858, à la cote 436m,92, hautes eaux de 1802, soit une différence de 2m,65.

La correction des eaux du Jura, qui amenait les hautes eaux à 2m,70 environ au-dessous de l'ancienne cote, rendit tous ces travaux inutiles. Il fallait, pour permettre aux bateaux d'accoster, aller chercher la hauteur d'eau nécessaire à 700 m. en avant. L'Etat de Vaud fit alors construire la chaussée actuelle, établie sur la nouvelle grève et arrivant au point 711. Cette digue en sable était protégée contre les vagues des hautes eaux du lac, qui la baignaient en partie, par des enrochements rejointoyés au mortier. Cette protection était faite essentiellement du côté de l'Ouest, direction du vent joran.

Le niveau de la chaussée était fixé à la cote 433m,30.

Les charriages amenés par les vagues des différents vents exhaussèrent rapidement la nouvelle grève et il fallut en deux fois prolonger la digue en avant dans le lac jusqu'au rond-point au profil 1072m,80. Les protections de ce prolongement durent être exécutées sur les deux côtés et le couronnement de la chaussée établi en pierres de taille pour résister efficacement à l'action des vagues.

On reconnut bien vite que la nouvelle chaussée était trop basse, car le 1er janvier 1883 l'eau du lac atteignait la cote 434m,20, recouvrant ainsi la digue de 0m,90.

On crut à ce moment que cette cote était exceptionnelle et que l'on pouvait laisser subsister les travaux comme ils avaient été prévus. Il n'en fut pas ainsi et, chaque année, on constatait qu'au moment de la fonte des neiges le lac atteignait une cote qui ne permettait plus l'utilisation de la chaussée.

Ces hautes eaux amenaient en outre des détériorations de la chaussée et des protections ; chaque année de grosses sommes étaient consacrées à des travaux de réparations.

Il fallait donc, si l'on voulait conserver les communications avec Neuchâtel, trouver une autre solution, et ces communications sont nécessaires pour permettre l'écoulement des produits du sol de cette région, des produits de la pêche et pour le ravitaillement du village.

L'exhaussement de la chaussée sur toute sa longueur devenait une solution coûteuse à cause des grandes protections à établir. L'exhaussement sur une partie de la chaussée rendait celle-ci impraticable aux chars et n'avait pas l'assentiment de la population. On fit étudier la création d'un port analogue à celui projeté en 1827, avec môles en maçonnerie. La solution eût été avantageuse, mais revenait à un prix qui n'était plus en rapport avec les services qu'elle rendait.

On eut alors l'idée de remplacer les môles en maçonnerie par une digue en *tunage,* analogue à celles que l'on exécute aujourd'hui pour fermer les bras de rivières devenus inutiles dans les endiguements. Cette solution permettait de remplacer la pierre par le bois et de travailler à la surface de l'eau, celle-ci étant à n'importe quelle cote.

Après divers tâtonnements on adopta le projet dont les détails sont indiqués à la planche annexée.

Ce projet comporte :

1° La création d'un port dragué, avec un chenal pour permettre l'arrivée des bateaux ;

2° La protection de ce port contre les vents par la digue actuelle maintenue et par une digue parallèle en tunage, chargée de pierres ;