

Routes en béton pour lotissements

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin du ciment**

Band (Jahr): **40-41 (1972-1973)**

Heft 2

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-145826>

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.

BULLETIN DU CIMENT

FEVRIER 1972

40^e ANNEE

NUMERO 2

Routes en béton pour lotissements

Ces routes sont construites dans le terrain nu et achevées avant que ne débute la construction des bâtiments. Avantages et inconvénients. Lotissements de zones de villas, d'immeubles locatifs ou de zones industrielles.

Dans notre pays d'expansion démographique et industrielle, il arrive fréquemment que des communes ou d'autres promoteurs soient amenés à équiper des terrains nouveaux pour les livrer à la construction. Cette situation se présente pour des lotissements de zones de villas et d'immeubles locatifs, et également de zones industrielles.

On place alors les canalisations d'amenée des services publics et d'évacuation des égouts et on prépare la fondation des chaussées. Bien souvent les travaux préparatoires s'arrêtent là car on craint d'achever les routes et de livrer les revêtements au trafic des chantiers de construction des bâtiments. On se trouve alors pendant de longs mois avec des routes provisoires, vite transformées en fondrières et qu'il faudra parfois refaire complètement avant d'y poser un revêtement.

Les quelques exemples ci-dessous pris en Suisse romande montrent que s'il s'agit de routes en béton on peut et on a avantage à les construire et à les achever avant la mise en chantier des bâtiments. On aura ainsi dès le début des chaussées en parfait état, assez résistantes pour ne pas pâtir du trafic des chantiers qui pourra s'y dérouler sans accroc et sans provoquer de situations

2 intolérables pour les autres usagers. Il suffit en effet d'un coup de brosse ou d'un coup de jet pour qu'elles soient en état. Ainsi les premiers arrivés dans un lotissement n'auront plus à patauger pendant des mois dans la boue ou la poussière. Quant au promoteur, il construit ses routes une fois pour toutes et n'a pas à y revenir constamment pour boucher des trous et finalement devoir peut-être refaire la fondation complètement avant de poser le revêtement.

Ce système présente toutefois une exigence particulière qui peut être considérée comme un inconvénient ou comme un avantage. C'est qu'il faut prévoir dès le début l'emplacement des raccordements de canalisations. Inconvénient disent les uns qui préfèrent ouvrir des fouilles dans la chaussée pour que les canalisations franchissent la limite de leur parcelle où bon leur semble. Avantage disent les autres qui considèrent comme tel le fait de ne pas avoir à rouvrir la chaussée et qui tiennent le point d'amenée ou de départ des canalisations comme une donnée de leur projet, au même titre que la grandeur, la forme ou l'inclinaison de leur parcelle.

Vz

Fig. 1 à 3: Lotissement de zone de villas

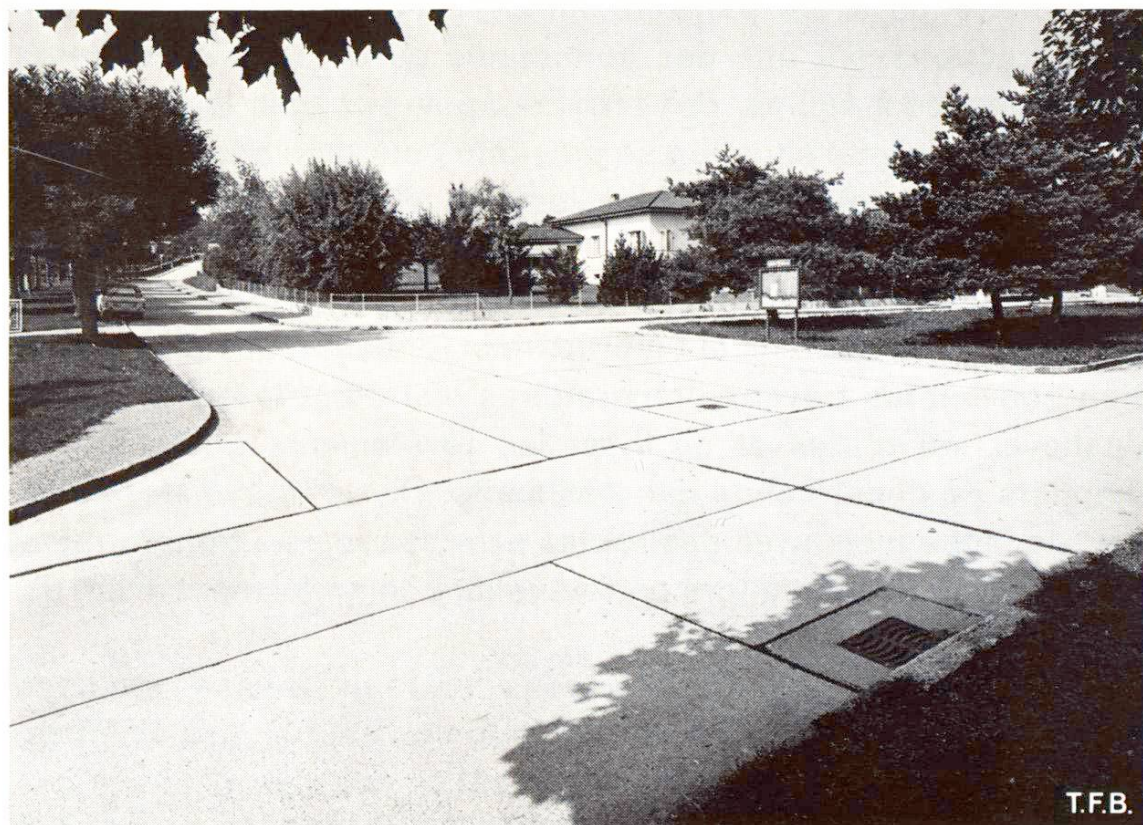


Fig. 1 Ces routes ont été construites en 1956 à Bellevue GE, en plein champ. Il n'y avait alors aucun arbre ni aucune construction. Pendant ces 15 années, ces routes n'ont exigé aucun entretien, même pas pour les joints du revêtement en béton.

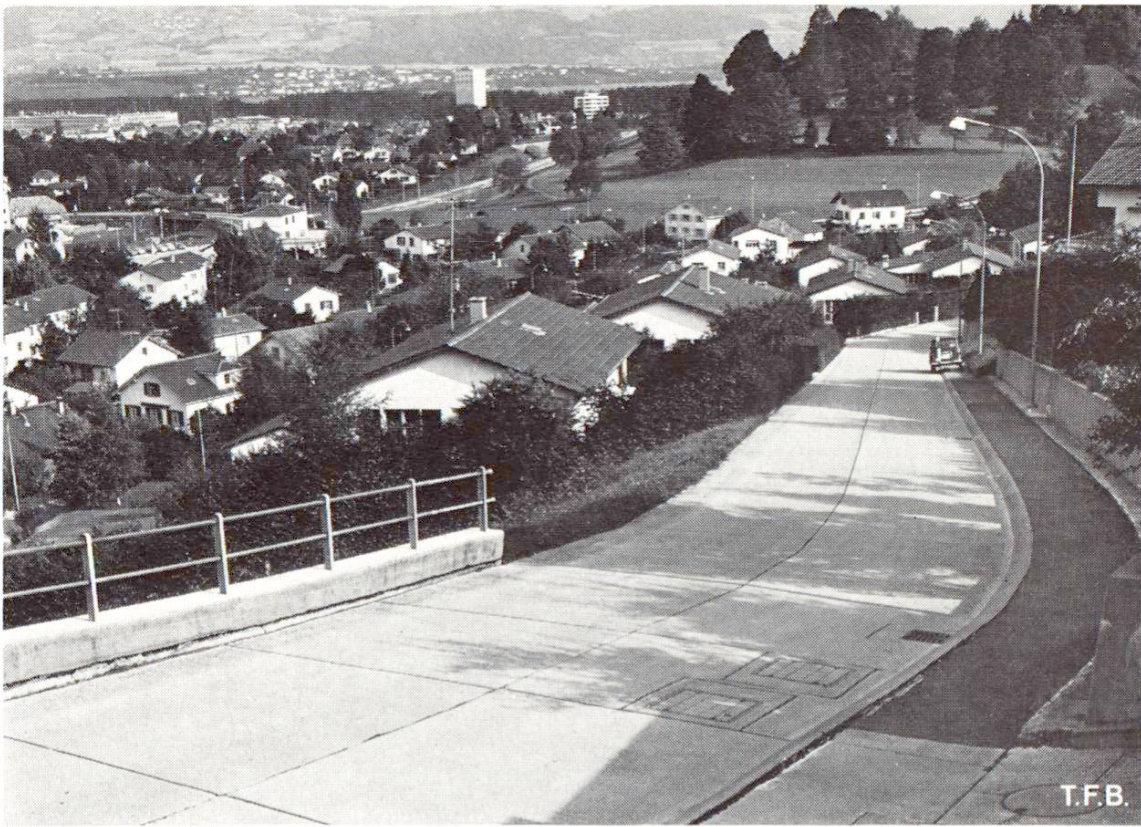


Fig. 2 Près d'Yverdon, un coteau orienté vers le sud-ouest a été équipé en 1961 de cette route en béton qui y trace un grand lacet. Ce n'est qu'ensuite qu'on a pu construire les villas. On remarque les regards de jonction des raccordements aux conduites maîtresses.



Fig. 3 Construite en 1953 pour un lotissement du « Coin de terre » au Lignon à Genève, cette route a tenu ses promesses de longévité.

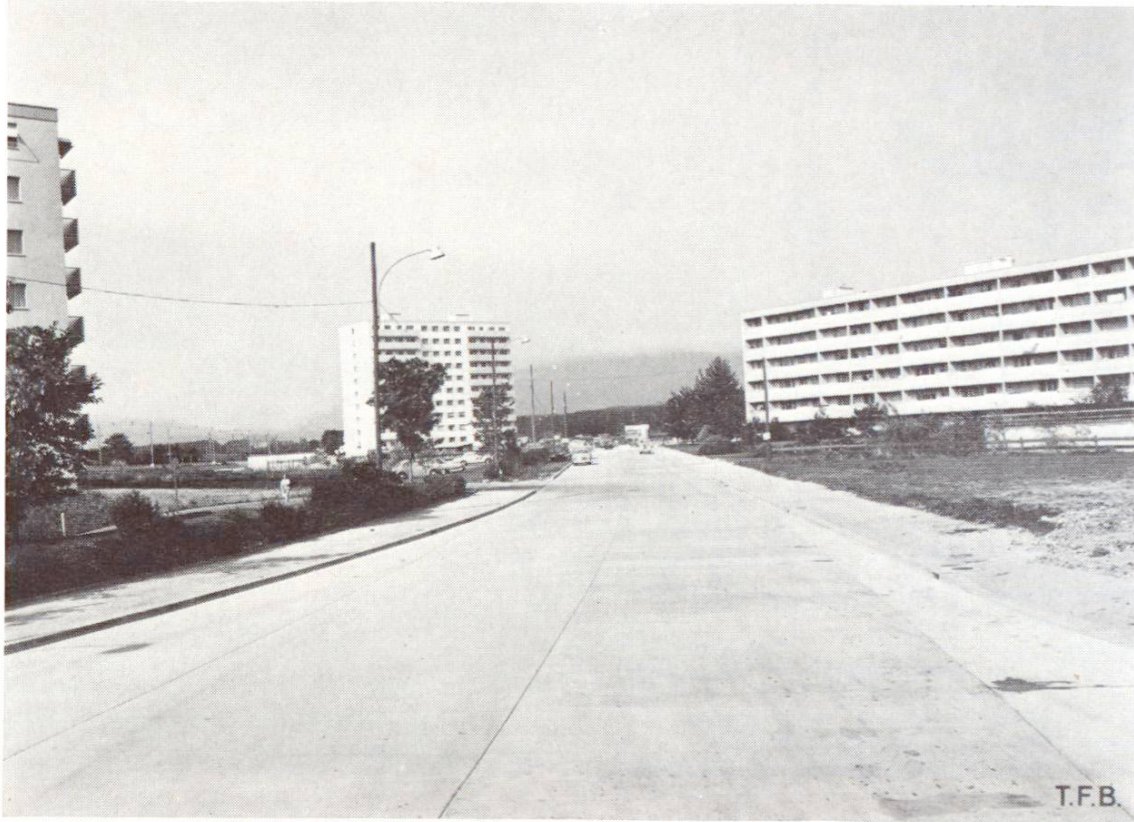


Fig. 4 L'Avenue Pierre de Savoie à Yverdon, construite en 1967 a donné accès aux grands immeubles dès leur construction hors de ville. Elle se trouve sur un terrain tourbeux compressible dont on a artificiellement suscité le tassement avant la construction du revêtement.

Fig. 5 à 7: Lotissement de zones industrielles

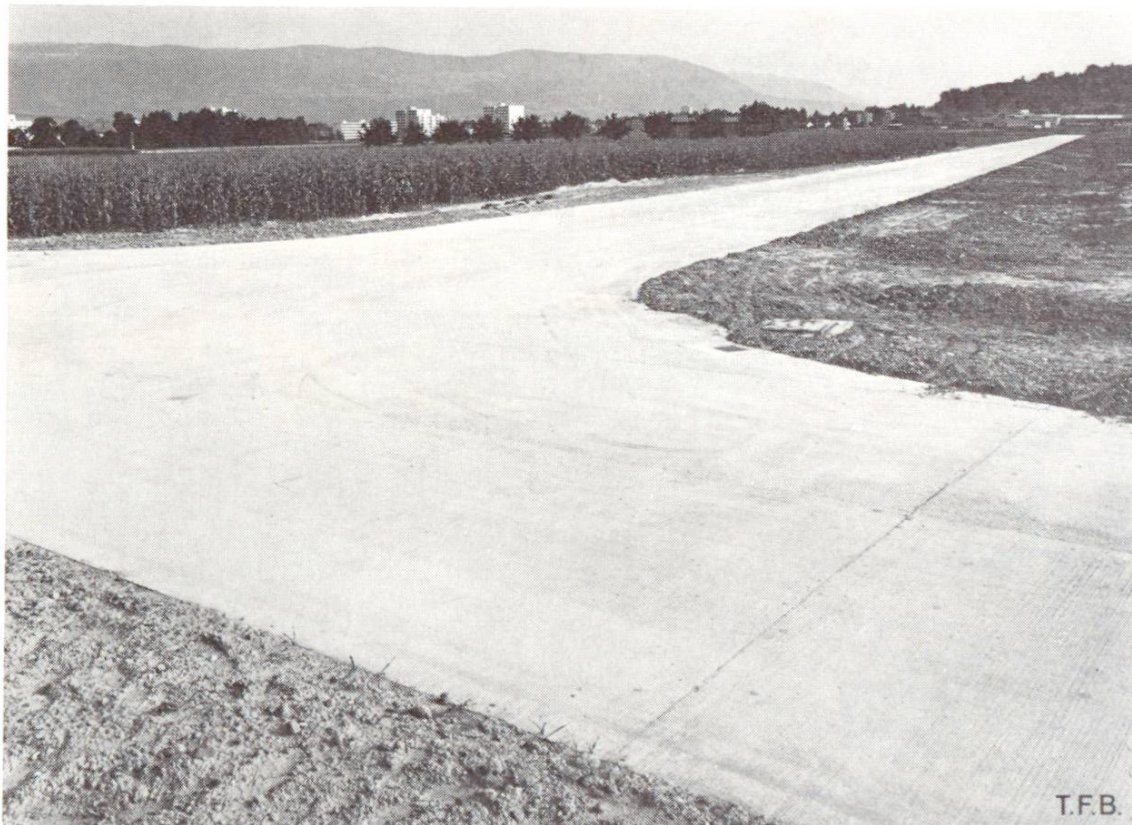


Fig. 5 Une large route en béton vient d'être achevée en pleins champs dans la banlieue sud d'Yverdon. Elle est en cul de sac et donne accès à une zone destinée à la prochaine étape d'extension industrielle de la ville.

5



Fig. 6 Construite en 1964 en pleins champs, comme l'est aujourd'hui celle de la figure 5 qui se trouve à 500 m environ plus au sud, cette déviation de zone industrielle à Yverdon est maintenant en pleine activité.



Fig. 7 Dans l'aménagement de La Praille à Genève, cette artère bétonnée, avec ses embranchements en doigts de gant a été construite en terrains vagues. Ce n'est qu'ensuite que se sont érigés les bâtiments.

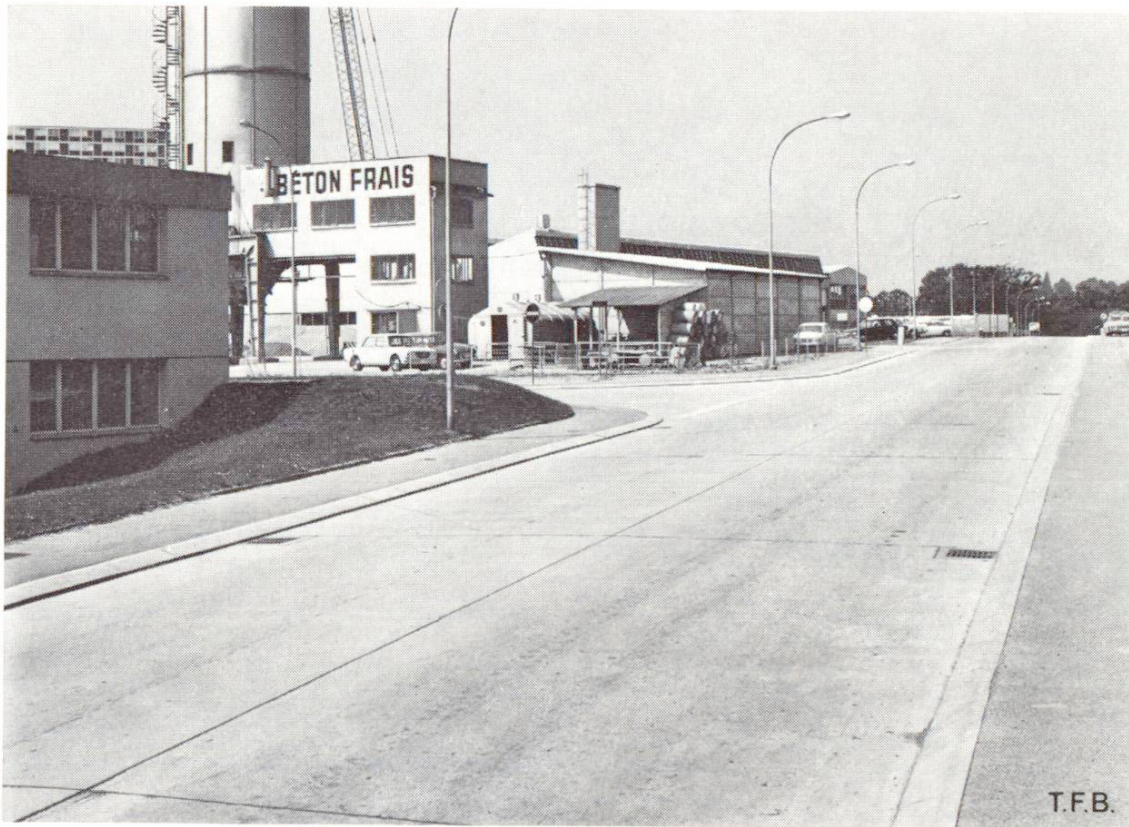


Fig. 8 Un autre aménagement industriel au Lignon, à Vernier-Genève a été équipé d'un réseau de routes en béton avant que ne viennent s'y installer diverses entreprises industrielles ou commerciales.