

Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 16

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin. P. MANUEL, ingénieur et D^r H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : Notice sur la construction de quelques routes de montagne du canton de Vaud, par H. Develey, ingénieur (suite). — Notes sur le calcul du coup de bélier dans les conduites d'eau sous pression, par A. Vaucher, ingénieur (suite). — Temple de St-Paul (Pl. 6). — Programme de concours pour les plans d'un bâtiment renfermant poste, télégraphe, téléphone et appartements, à St-Blaise (Neuchâtel). — Société suisse des ingénieurs et architectes. — Tunnel du Letschberg. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Demandes et offres d'emploi.

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.

(Suite¹).

II. — Route du Sépey (Champ-Pélerin) au Châtelet (Berne), dite « du Pillon ».

Cette route intercantonale relie directement les vallées de la Grande-Eau et de la Sarine, soit les bassins sources mêmes de ces deux importants cours d'eau. Elle n'a ainsi, comme seul faite à franchir, que la ligne de partage des eaux, au col dit du « Pillon », à l'altitude de 1550 m. au-dessus du niveau de la mer. Elle a son point de départ à l'endroit appelé « Champ-Pélerin » (1079 m.), distant de 1250 m. environ du village du Sépey, sur la route d'Aigle à Château-d'Oex, dont nous venons de donner la description. Son terminus, pour ce qui nous concerne plus spécialement, est à la frontière Vaud-Berne, à 1401 m. d'altitude, sur le versant nord (Sarine).

Cette route présente, sur son parcours en territoire vaudois, d'une longueur de 15,2 km., deux parties essentiellement distinctes, qui sont :

1° Celle comprise entre le *Champ-Pélerin* et le *Plan-des-Isles (Diablerets)*, qui, par son profil longitudinal peu mouvementé, peut être rangée, question de tracé et d'altitude à part, dans la catégorie des routes de plaine (fig. 3).

On rencontre entre autres sur ce parcours, le hameau du Rosex (1100 m.), point de départ de la future route dite « Boulevard des Alpes », devant relier la vallée des Ormonts avec celle du Rhône, au pont des bains de Lavey, par la Forclaz-Plambuit-*Chesières-Villars-Arveyes-Gryon* (cette dernière section construite actuellement) Les Plans-Col de Javernaz-Morcles, etc. Puis à 2,2 km. plus loin, sur la rive gauche de la Grande-Eau, relié à la route principale par un embranchement traversant la rivière, le village de Vers-l'Eglise (commune d'Ormont-Dessus), altitude 1131 m. — bifurcation 1149 m. C'est avant celle-ci que se trouve la plus forte rampe de toute la première partie : 6,8 % sur

une longueur de 325 m. environ. A part cela, les déclivités n'y dépassent nulle part le 3 %.

Par contre, ensuite de la configuration du terrain, coupé, outre la déchirure principale de la Raverettaz, par une multitude de ravins latéraux, marqué de nombreux mamelonnements ou dépressions, les sinuosités sont fréquentes et relativement accentuées sur ce parcours. Nous citerons en particulier le contour du Champ-Pélerin à l'origine de la route, rayon 18,50 m. Puis ceux : abords du pont de la Raverettaz, sur les deux rives, de Frégnires, des Fiodeyres, de Géraudan, de la Lavanche, etc., de 20 m. de rayon.

La deuxième partie, s'étendant dès le *Plan-des-Isles à la frontière*, constitue par ses pentes, sinuosités, altitude, une « route de montagne » dans toute l'acception du terme.

Elle comprend la rampe d'accès ouest au Pillon, le passage du col (1550 m.), et la descente jusqu'à la limite bernoise, marquée par un pont dont le parapet est décoré, au-dessus du sommet de la voûte, des écussons des deux cantons limitrophes de Vaud et Berne. De là, la route continue par le Châtelet (Gsteig), 1192 m., distance : 4,750 km. et Gstaad (altitude 1050 m. et distance 14,750 km.) jusqu'à Gessenay-Saenen (altitude 1015 m. et distance 17,5 km.) où elle rejoint la route de Bulle à Gessenay, qui sera décrite à la suite de celle-ci.

La section « montagne » s'étend jusqu'à Gsteig. Au delà de cette localité la route suit le thalweg de la Sarine et ne présente plus rien d'intéressant. Détail à noter : sur le canton de Berne, tous les ponts — et ils sont relativement nombreux — sont en bois.

Pour l'itinéraire *Le Sépey-Pillon-Gessenay*, la distance totale est de :

$$\begin{array}{l} \text{VAUD :} \qquad \qquad \text{BERNE :} \\ 1,250 + 15,250 + 17,5 \text{ km.} = 34 \text{ km.} \end{array}$$

dont 16,5 km. sur territoire vaudois et 17,5 sur le canton de Berne.

La différence de niveau entre ses points extrêmes est de :

$$1015 \text{ m.} - 985 \text{ m.} = 30 \text{ m.}$$

et la dénivellation entre le point culminant et les deux extrémités de la route atteint :

$$\begin{array}{l} \text{sur le versant Grande-Eau : } 1550 - 985 = 565 \text{ m.} \\ \text{» } \text{» } \text{ Sarine : } 1550 - 1015 = 535 \text{ m.} \\ \text{soit, dénivellations cumulées, exactement } \underline{\underline{1100 \text{ m.}}} \end{array}$$

¹ Voir N° du 25 juillet 1910, page 162.