

Zeitschrift: Bulletin du ciment
Herausgeber: Service de Recherches et Conseils Techniques de l'Industrie Suisse du Ciment (TFB AG)
Band: 28-29 (1960-1961)
Heft: 10

Artikel: Chemins agricoles en béton
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-145567>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

BULLETIN DU CIMENT

OCTOBRE 1960

28^E ANNÉE

NUMÉRO 10

Chemins agricoles en béton

Modernisation des dévestitures rurales. Avantages des chemins agricoles en béton. Construction, exécution, prix.

Les remaniements parcellaires opérés dans les zones agricoles ont pour but de créer de grandes parcelles adaptées aux méthodes modernes de culture et d'établir des réseaux de dévestitures adéquats. Les chemins sont améliorés, redressés et le plus souvent construits à neuf suivant de nouveaux tracés.

Une grande partie du travail agricole réside dans des transports. Un réseau de dévestitures bien établi contribue donc grandement à la rationalisation de l'agriculture en raccourcissant les distances de transport. Or l'état des chemins joue aussi un grand rôle à cet égard. S'ils sont difficiles à entretenir, si leurs surfaces sont irrégulières avec des creux et des bosses, comme on le voit souvent, cela entraîne des frais supplémentaires qui peuvent être importants. Ces frais sont occasionnés par les temps de transport plus longs, une force plus grande à développer, une usure accentuée et les dégâts des véhicules. A cela s'ajoutent encore les frais d'entretien des chemins, parfois très élevés.

Le revêtement en béton offre une solution moderne et rationnelle à ce problème de l'établissement des chemins ruraux bien adap-



Fig. 1 Forme de la fondation et coffrages préparés pour le bétonnage d'un chemin forestier.
Canton de Vaud

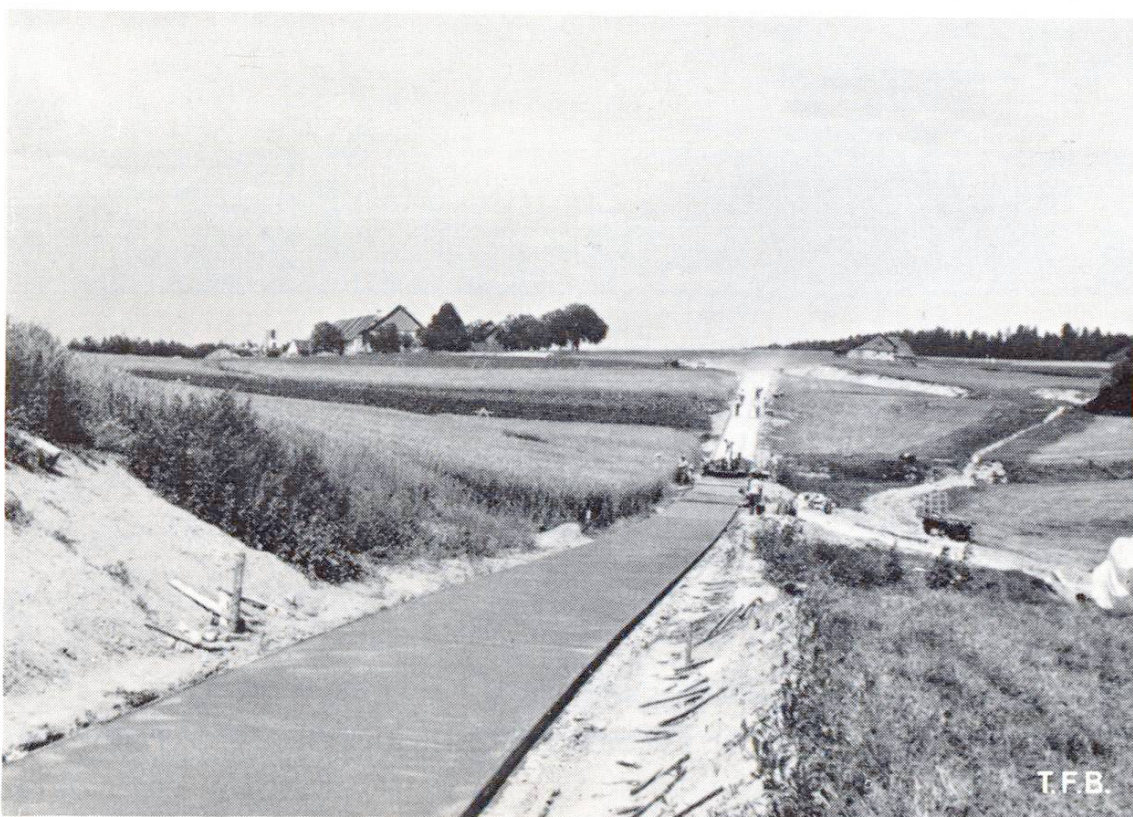
tés aux véhicules agricoles d'aujourd'hui. C'est en 1950 que les premiers chemins ruraux en béton ont été construits en Suisse romande. Il y a actuellement en Suisse plus de 200 km de ces chemins, soit une surface de plus de 550 000 m², répartie entre les champs, la forêt, la vigne ou même la montagne. Ils donnent entière satisfaction.

Quels sont les avantages de ces chemins bétonnés ?

- a) Ils présentent une surface plane et ferme sur laquelle les véhicules agricoles se déplacent aisément, avec rapidité et sécurité.

- 3 Cette surface, dont la rugosité peut être adaptée aux conditions locales, offre une bonne adhérence aux pneus ou aux fers des chevaux.
- b) Grâce à sa rigidité, le revêtement en béton empêche de façon absolue toute formation d'ornières.
- c) Les chemins ruraux bétonnés ne sont pas identiques aux véritables routes en béton. Ils sont construits plus légèrement en une seule couche de béton de 13 à 15 cm d'épaisseur, avec une très faible armature. Ils peuvent aussi être exécutés avec des moyens plus simples. Ils sont établis soit sur un ancien chemin simplement remis en état, soit sur une fondation nouvelle de 20 cm de gravier.
- d) Le coût du revêtement en béton est de frs. 12.— à 15.— par mètre carré suivant les cas et le coût total du chemin de frs. 40.— à 50.— par mètre courant, suivant la largeur et la fondation. Il est utile de noter que pendant des dizaines d'années, ces chemins n'exigent aucun frais d'entretien.

Fig. 2 Chemin en béton en construction près de Chanéaz. Canton de Vaud



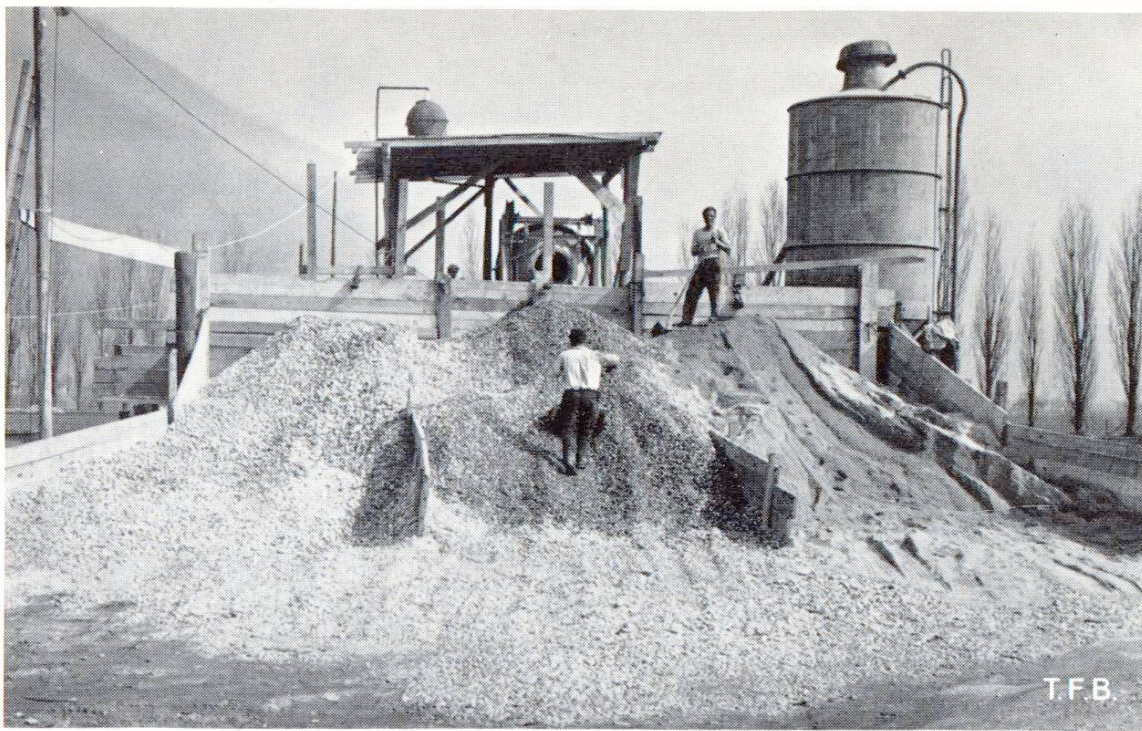


Fig. 3 Installation de fabrication du béton pour l'exécution d'un réseau de chemins bétonnés dans la plaine de Magadino. Canton du Tessin

Fig. 4 Machine pour la construction d'un chemin en béton. La dalle a normalement 14 cm d'épaisseur, elle est légèrement armée. L'avancement journalier du bétonnage est de 150 à 250 m de chemin





Fig. 5 Dans nos vignobles, on a déjà construit plusieurs kilomètres de chemins en béton destinés avant tout à la lutte contre l'érosion. En cas d'orage, les eaux de ruissellement sont arrêtées par les chemins et coulent sur leur surface dure sans les dégrader. Elles y déposent la terre fertile qu'elles avaient arrachée au coteau, terre que le vigneron pourra récupérer et remettre en place

Fig. 6 Dans un vignoble de la Côte, chemin en béton longeant un canal d'évacuation des eaux



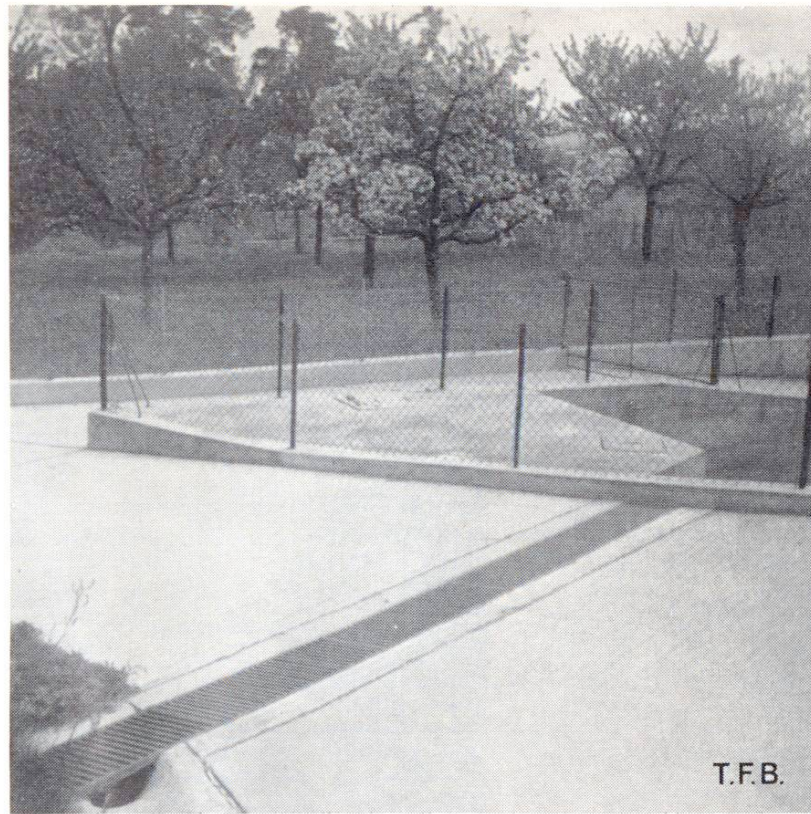


Fig. 7 Chemin en béton au bas d'un vignoble à Bonvillars. Canton de Vaud. La rigole transversale avec grille permet d'arrêter les eaux et de les conduire dans le bassin de décantation à droite

Fig. 8 Chemin en béton donnant accès à une ferme. On voit que les courbes en rampe n'offrent pas de difficultés particulières

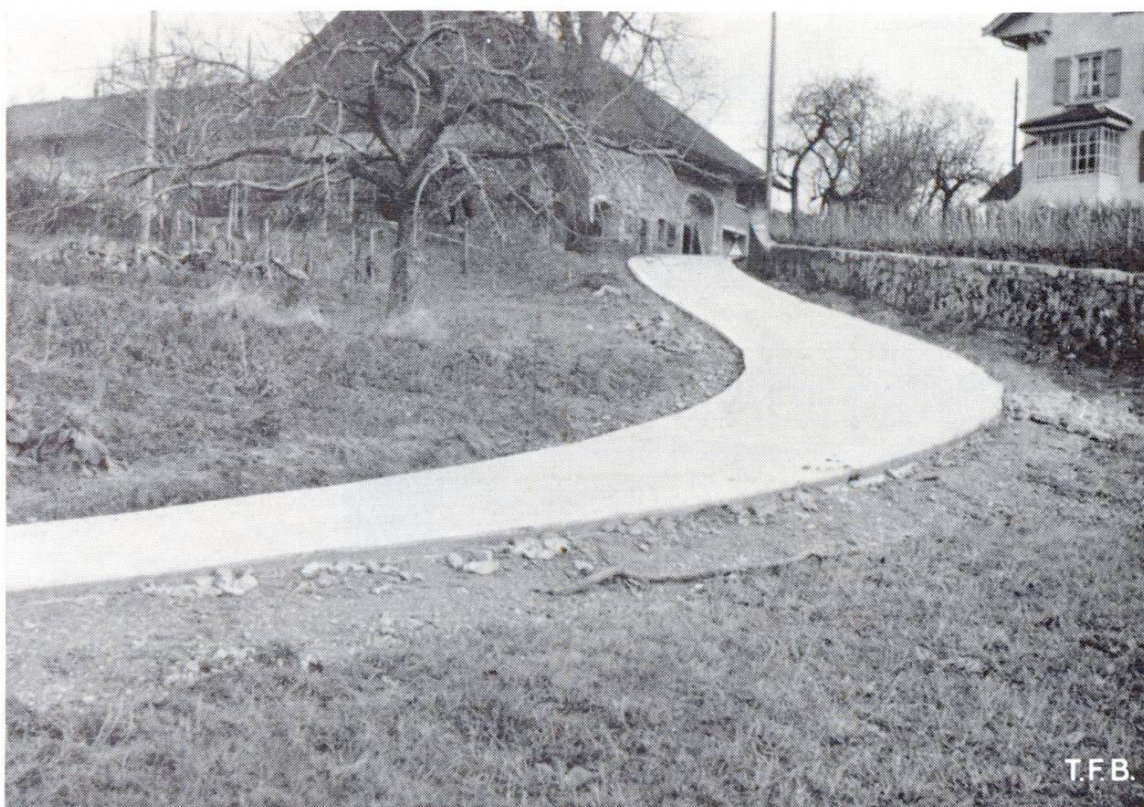




Fig. 9 Il est fréquent que les chemins en béton soient prolongés jusqu'à l'intérieur des villages
 orientation visible à droite

Fig. 10 Chemin en béton en montagne. Seebodenalp au Rigi. Canton de Schwyz



