

Avenue Eugène-Rambert 1  
1005 Lausanne  
Tél. 021 728 23 94  
Fax 021 728 15 83  
[info@alberti-ing.ch](mailto:info@alberti-ing.ch)  
[www.alberti-ing.ch](http://www.alberti-ing.ch)



Monsieur Julien Coissac  
Chalet St-Joseph  
Le Grand Clos

1654 Cerniat FR

Lausanne, le 23 juillet 2007  
PA/oa/4044

### **Route d'accès au Chalet St-Joseph à Cerniat Avis d'expert sur sa conformité aux règles de l'art**

Monsieur,

Conformément au mandat que vous nous avez confié, suite à notre entrevue du 13 juin 2007, nous nous sommes rendus sur les lieux, le 28 juin 2007, afin d'apprécier la situation.

Base de notre étude :

1. Plans du bureau F. Audergon
  - Plan No 1 Situation, conforme à l'exécution
  - Plan No 2.1 Profil en long 0 – 28, conforme à l'exécution
  - Plan No 2.2 Profil en long 28 – 40, conforme à l'exécution
  - Plan No 3 Profil type du chemin, conforme à l'exécution
2. Mesures in situ
3. Normes VSS

Il s'agit pour nous de vérifier si :

- la route réalisée correspond bien aux plans d'exécution
- la déclivité maximale dépasse 12 %
- le chemin réalisé est conforme pour le type de véhicule suivant : Autocar / Bus, longueur : 12 m, largeur 2.50 m selon SN 640 198a Annexe 1 (véhicule cat. B selon SN 640 105b)

Lors de notre visite du 28 juin 2007, nous avons pu vérifier que la route réalisée correspondait effectivement, avec les tolérances d'usage, aux plans "*conformes à l'exécution*".

En ce qui concerne la déclivité, nous avons effectué plusieurs mesures sur l'entier du tracé. Les zones où nous avons noté une pente supérieure à 12% sont reportées en rouge sur notre plan No1 "Relevé route existante". Il s'agit des profils suivants :

- Profils 7 à 11 : déclivité entre 12.5% et 14%
- Profils 18 à 19 : déclivité 12.5%
- Profils 25 à 27 : déclivité entre 13% et 15%
- Profils 33 à 35 : déclivité entre 14% et 15.5%

Nous notons également que dans le lacet, profils 25 à 30, il y a un dévers important proche de 8% vers l'extérieur du virage, alors qu'il devrait être de 2 à 3% vers l'intérieur. Cette géométrie engendre un sentiment inconfortable de basculement vers l'aval et n'est évidemment pas idéale en cas de chaussée verglacée.

A propos de la conformité de la route pour les véhicules de type autocar de 12 m, nous avons contrôlé les gabarits en largeur de la route.

Les largeurs existantes mesurées sont reportées sur notre plan No1 "Relevé route existante" et l'aménagement tel qu'il aurait dû être prévu sur notre plan No2 "Tracé actuel réaménagé".

Les différentes zones suivantes ne respectent pas les directives des normes VSS SN 640 105b ou 640 198a.

- Profils 6 à 11 : surlargeur en courbe manquante, y compris courbe de raccordement au sens de la norme SN 640 105b
- Profils 13 à 25 : idem profils 6 à 11
- Profils 25 à 31 : surlargeur dans le lacet manquante, y compris courbe de raccordement au sens de la norme SN 640 198a
- Profils 33 à 39 : idem profils 25 à 31

Nous remarquons aussi qu'il n'y a pas de place de rebroussement à l'endroit du chalet et que l'intersection avec la route cantonale, profils 1 à 3 n'est pas conforme. Cette dernière occasionne des manœuvres délicates, voire périlleuses, pour les véhicules de type autocar.

Nous faisons figurer, sur notre plan N°2, le tracé actuel réaménagé pour le rendre conforme au niveau des surlargeurs. Le montant devisé pour ces travaux est CHF 90'000.00 (profils 1 à 39). Il est clair que le profil en long ne serait pas retouché (travaux hors proportions) et que le problème des pentes dépassant 12 % demeure.

Enfin, nous avons étudié succinctement une variante de tracé qui permettrait de couper le lacet des profils 25 à 30 et d'arriver plus directement et donc plus facilement au chalet St-Joseph.

Le projet est esquissé sur notre plan N°3 "Variante de tracé"

Le devis estimatif des travaux s'élève à CHF HT 135'000.00 (profils 1 à 21 puis nouveau tracé jusqu'au chalet)

Pour répondre à votre question sur les éléments à disposition de l'auteur du projet avant les travaux, il va sans dire que les problèmes dus aux déclivités dépassant 12 % étaient prévisibles à tout le moins dans le secteur des profils 23 à 35 et que la décision de surélever le pont existant en cours de travaux n'a pas été des plus heureuse. Elle n'a d'ailleurs pas réglé le problème de la pente entre les profils 32 et 36.

A propos du pont, nous pensons qu'il serait judicieux, au vu du nombre d'enfants susceptibles de l'emprunter, de prévoir une clôture pour annuler les vides laissés par les glissières de sécurité.

En conclusion, nous pouvons dire que la route actuelle ne convient pas et n'est pas carrossable pour des véhicules de type bus ou autocar de 12 m de longueur.

Nous espérons avoir répondu à votre attente et restons à votre entière disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez désirer.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.



Patrick Alberti

Annexes : nos plans No 1 à 3  
photos

Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7



Photo 8

