

$$\text{Déblai} = \frac{B}{2} \times \frac{bc \times B}{B+C} \quad \text{ou} \quad \text{déblai} = \frac{B^2 \times bc}{2(B+C)},$$

$$\text{et remblai} = \frac{C}{2} \times \frac{bc \times C}{B+C} \quad \text{ou} \quad \text{remblai} = \frac{C^2 \times bc}{2(B+C)}.$$

Le point *m* ainsi déterminé est nommé point de passage, mais il en résulte un certain inconvénient, car il n'a rien de commun avec le point de même nom du numéro 205.

3^e Cas. Un profil D en remblai et un profil E partie en remblai F, partie en déblai F'. Par le point *f* de passage (205), il faut mener une parallèle à l'axe et diviser ainsi le profil D en deux parties G et G'; G et F rentrent dans le 1^{er} cas; G' et F' dans le second.

4^e Cas. Chaque profil E et H est partie en remblai et partie en déblai.

Si les parties se correspondent comme cela a lieu ordinairement, on considère simultanément F et J (1^{er} cas); puis F' et J' (1^{er} cas).

On pourrait aussi, par les points de passage *f* et *j*, mener des parallèles à l'axe et décomposer les profils en trois parties dont les extrêmes correspondraient au premier cas et l'intermédiaire au second.

212. Lorsque l'axe est courbe, l'entre-profil est la distance curviligne mesurée sur l'axe, comprise entre les deux profils; les déblais et les remblais sont évalués par l'emploi des formules du numéro précédent. La différence entre le volume réel et le volume ainsi obtenu est très-petite dès que le rayon a 300 mètres; et dans les routes et chemins vicinaux où les rayons descendent parfois à 10 ou 15 mètres, les mouvements de terre sont beaucoup moins considérables que dans les chemins de fer.

Les ponts et chaussées cherchent à établir dans un faible parcours une certaine compensation entre les déblais et les remblais, afin que les frais de transport soient peu élevés; mais sans dédaigner ces considérations, les bureaux du tracé des chemins de fer n'en font qu'une question très-secondaire, ou du moins la compensation qu'ils établissent correspond parfois à un long parcours.