L'autoroute du Léman et ses ouvrages: préambule

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **97 (1971)**

Heft 10: **L'autoroute du Léman et ses ouvrages**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-71200

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.

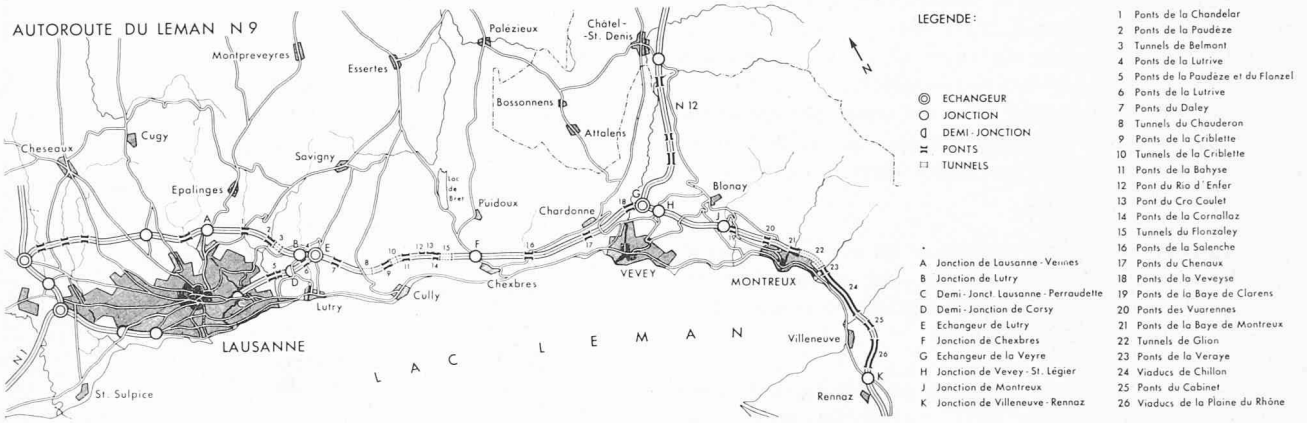
Haftungsausschluss

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

L'AUTOROUTE DU LÉMAN ET SES OUVRAGES



Préambule

Ouvert au trafic le 10 novembre 1970, le tronçon Vevey-Rennaz de l'autoroute du Léman enregistrait déjà au 1er avril 1971 le passage de plus d'un million de véhicules entre Montreux et Villeneuve. Cela démontre à l'évidence l'utilité de cette artère nationale dont la réalisation ne manqua pas de soulever maints problèmes techniques intéressants, tant du point de vue de la conception générale que des ouvrages proprement dits. C'est à quelques-uns de ces problèmes que le présent numéro est consacré. Il débute par un article général de M. Hugo Vonlanthen qui a succédé, dès le 1er janvier 1971, à M. Jean Dubochet à la tête du Bureau des autoroutes vaudoises. Suivent trois articles traitant de problèmes intéressant tout le tronçon de l'autoroute, le premier sur la signalisation, le second sur la conception et l'exécution de la chaussée et le troisième sur les installations électriques.

Nous avons ensuite cherché à faire en sorte que soit donnée une description technique de chaque ouvrage important ou ayant conduit à la solution de problèmes techniques particuliers, ou encore appartenant à un type de constructions rarement rencontrées sur une route nationale. Ce seront, en allant de Rennaz à Vevey, les murs de soutènement des Bornisses, le pont du Cabinet, l'aqueduc du Pissot, les viaducs de Chillon, les tunnels de Glion, le pont du chemin de fer Montreux-Oberland bernois, le pont des Colondalles, le viaduc des Chemins de fer électriques veveysans, le pont de Gilamont et les murs de revêtement préfabriqués. Deux articles, complétant cette série, paraîtront ultérieurement, l'un sur le pont de la Baye de Montreux, l'autre sur celui de la Veveyse.

L'autoroute du Léman N 9

par HUGO VONLANTHEN, chef du Bureau des autoroutes vaudoises

1. Section Rennaz-Vevey

Le premier tronçon de l'autoroute du Léman, d'une longueur de 12,7 km, a été mis en service entre Vevey et Rennaz le 10 novembre 1970.

Les chantiers de cette section s'ouvrirent au printemps 1966 ; il s'agissait d'abord de travaux préparatoires qui ont consisté en la construction des voies d'accès, des pistes de chantiers, ainsi que des passages supérieurs et inférieurs.

En 1967, commença la construction des grands ouvrages d'art, de même que les travaux de terrassement de l'autoroute.

En mai 1968, un important glissement de terrain se produisit aux portails sud des tunnels de Glion. Cet accident nécessita des mesures importantes pour stabiliser la partie de la colline en mouvement et assurer la sécurité des bâtiments à proximité du chantier des tunnels ; celui-ci fut de ce fait paralysé pendant dix mois. Les travaux de consolidation terminés, le percement des tunnels reprit à un rythme accéléré et en treize mois l'excavation du tunnel aval fut terminée. En revanche, compte tenu des très grandes difficultés rencontrées, dues essentiellement à la nature de la roche, le percement du tunnel amont n'a pu être achevé pour l'ouverture de l'autoroute.

En 1969 et 1970, malgré certaines difficultés dues à des circonstances économiques défavorables (limitation de crédits, manque de main-d'œuvre), les travaux se sont poursuivis à un rythme satisfaisant, ce qui fait qu'aujourd'hui ce tronçon, mis à part le passage des tunnels de Glion où la circulation se fait sur une seule chaussée, est entièrement achevé.

Cette ouverture, bien que partielle a constitué néanmoins une étape importante dans la réalisation de l'autoroute du Léman et ceci à plusieurs titres.