Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 97 (1971)
Heft: 10: L'autoroute du Léman et ses ouvrages

Artikel: L'autoroute du Léman N 9
Autor: Vonlanthen, Hugo
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-71201

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

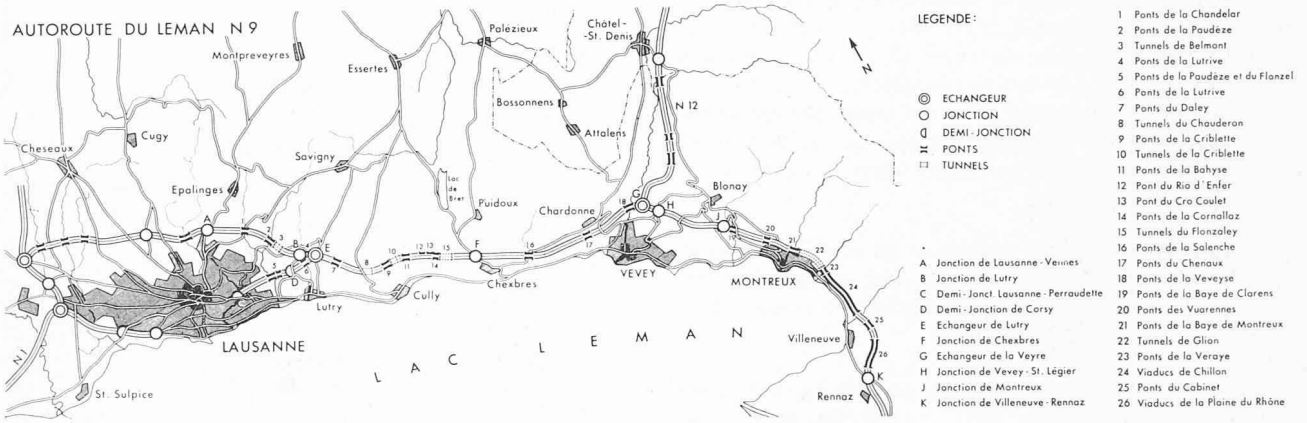
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.

— La mise en service d'une nouvelle chaussée entre Vevey et Rennaz a permis de soulager dans une mesure appréciable le trafic sur la route du littoral dans la difficile traversée de l'agglomération Villeneuve-Montreux-Vevey.

— La réalisation technique est spectaculaire ; la topographie de la région, ainsi que les difficultés géologiques, ont nécessité la construction de nombreux et importants ouvrages d'art (36 au total). Sur les 13 km de chaussée autoroute, 4 km sont construits en viaducs et 1,35 km en tunnels. Des projets et des méthodes de constructions nouveaux ont été appliqués dans une très large mesure, en vue de trouver des solutions plus rationnelles dans la construction des ouvrages d'art.

— La beauté du site, l'intégration de la construction et la mise en valeur de paysages qui, nous l'espérons, ne seront pas une cause de distraction et d'accident pour les automobilistes.

— Le respect du programme fixé par l'arrêté du Conseil fédéral du 15 août 1967, malgré les nombreuses difficultés rencontrées en cours de construction.

2. Section Veveyse-Chexbres

On peut dire que les travaux sur cette section, longue de 8,2 km, sont en bonne voie.

Tous les ouvrages d'art et murs de soutènement sont achevés, de même que les terrassements, les canalisations et la fondation de l'autoroute. L'année 1971 est donc principalement consacrée à la pose des revêtements, aux travaux d'équipement et de finition. Ainsi, l'ouverture de ce tronçon interviendra dans le courant de l'automne 1971. Les automobilistes bénéficieront d'un raccordement intéressant à Chexbres qui leur permettra de rejoindre Lausanne par « les hauts », suivant un itinéraire amélioré par le Service cantonal des routes. Le trafic en direction du nord sera également favorisé.

3. Section Chexbres-Grandvaux

Celle-ci est en plein travail et constitue un secteur particulièrement délicat de la N 9 en raison des difficultés géologiques dues à l'instabilité généralisée des terrains.

Les principaux ouvrages d'art suivants sont actuellement en cours de construction :

— Les tunnels du Flonzaley

— Les ponts de la Cornallaz

— Les ponts du Crau-Coulet et du Rio d'Enfer

— Les ponts de Bahyse

— Les tunnels de la Criblette

— Les ponts de la Criblette

— Les tunnels du Chauderon

— De nombreux et importants murs ancrés, et estacades

4. Section Grandvaux-Vennes (avec le raccordement Lutrive-Corsy)

Cette section devait primitivement être mise en chantier au début de 1970 ; du fait des restrictions de crédits, elle a été retardée d'une année.

Elle revêt également une très grande importance et les ouvrages suivants sont actuellement en cours de travaux :

— Les ponts des Daillettes
— Le complexe routier du Jordillon
— Les ponts sur la Lutrive
— Le complexe routier de Belmont
— La correction de la route cantonale 770
— Les tunnels de Belmont
— Le complexe routier de la Chandelard
— Le pont et le chemin de la Grangette
— Les terrassements autoroute
— Les murs de soutènement

5. Autoroute de contournement de Lausanne

Dès 1972, débuteront les travaux en vue de compléter l'autoroute de contournement de Lausanne pour la porter à quatre voies de circulation. Les études sont actuellement en cours et les mises en soumission interviendront dès la fin 1971.

6. Section Rennaz-Aigle

Les plans de la N 9 dans la plaine du Rhône entre Rennaz et Bex, jusqu'au raccordement du tronçon actuellement construit, ont été mis à l'enquête publique. Les travaux débuteront vraisemblablement dans le courant de l'année 1971 (travaux préparatoires) et une première étape devrait pouvoir être mise en service jusqu'à Aigle en 1975.

7. Programme des travaux

Le programme des travaux succinctement décrit ci-dessus devrait permettre une ouverture complète de l'autoroute du Léman entre Vennes et Rennaz au plus tard en 1975. Différents facteurs sont cependant susceptibles d'influencer ce programme :

— La mise à disposition d'un crédit annuel d'environ 90 à 100 millions de francs pour ces prochaines années.

— Le programme multiannuel de la Confédération qui est actuellement en cours de révision.

— La restriction de la main-d'œuvre (le nombre d'ouvriers a accusé une diminution inquiétante en 1970) ; si elle devait continuer, elle ne manquerait pas de porter atteinte à la cadence de travail et au programme.

— Les difficultés techniques imprévisibles qui peuvent toujours survenir lors de travaux d'une telle ampleur.

Le canton de Vaud a toutefois bon espoir que la N 9 ne sera pas retardée.