

L'autoroute du Léman - section Vevey-Chexbres

Autor(en): **Vonlanthen, Hugo**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 22: **L'autoroute du Léman et ses ouvrages**

PDF erstellt am: **12.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-71253>

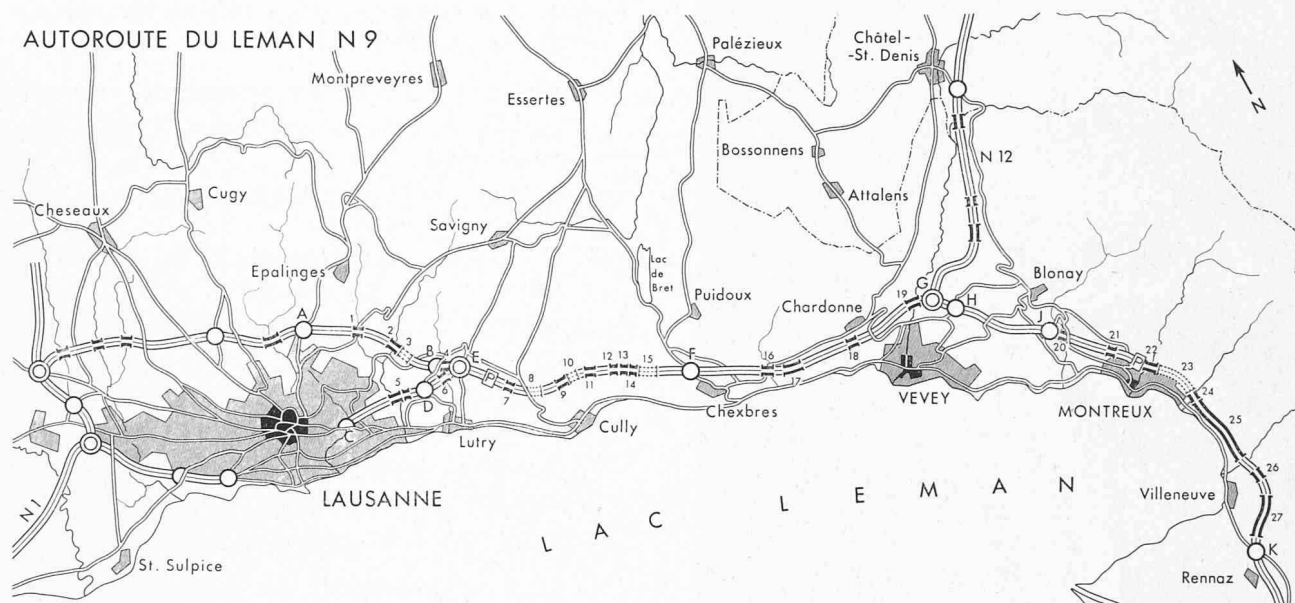
Nutzungsbedingungen

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.

L'AUTOROUTE DU LÉMAN ET SES OUVRAGES



L'autoroute du Léman - Section Vevey-Chexbres

par HUGO VONLANTHEN, ingénieur en chef du Bureau de construction des autoroutes

Le 17 septembre 1971, la section Vevey-Chexbres de l'autoroute du Léman a été ouverte à la circulation.

La mise en service de ce tronçon long de 8,2 km, entre la jonction de Vevey et celle de Chexbres, constitue pour la route nationale 9 une étape intéressante qui permettra d'améliorer sensiblement les liaisons entre la plaine du Rhône et le nord lausannois, ainsi qu'avec la Suisse alémanique.

Dès la fin de cette année, avec l'ouverture du deuxième tunnel de Glion et des chaussées adjacentes, l'automobiliste bénéficiera d'un tronçon d'autoroute complètement équipé de 21 km de longueur entre Rennaz et Chexbres. Si l'on tient compte des corrections apportées au réseau routier cantonal depuis la jonction de Chexbres en direction de Lausanne, on peut espérer que les conditions de circulation sur la route du littoral seront nettement améliorées.

Du point de vue technique, le secteur en question est à première vue moins spectaculaire que la région de Chillon — Glion ; il n'en a pas moins posé des problèmes intéressants, souvent difficiles à résoudre et les articles qui suivent donnent un aperçu des différentes réalisations.

Description du tracé et des principales caractéristiques techniques

Depuis la plaine du Verney, à la limite des communes de Puidoux et de Chexbres, où se situe la jonction, le tracé se développe dans les hauts du village ; il longe la route cantonale Chexbres — Chardonne qu'il croise dans la région de la Salenche (Saint-Saphorin). Dès la Salenche, l'autoroute descend avec une pente d'environ 4 % jusqu'au passage du funiculaire Vevey — Chardonne — Mont-Pèlerin. L'autoroute reste ensuite sensiblement en palier jusqu'à Champ-de-Ban où elle franchit la Veveysse avant de rejoindre la jonction de Vevey sur le plateau de La Veyre.

Contrairement à la plupart des autres secteurs de l'autoroute du Léman, la région comprise entre Chexbres et Vevey n'est pas coupée de profondes dépressions, si ce n'est la vallée de la Veveysse.

En revanche, la pente transversale accentuée (de l'ordre de 35 %) a justifié la dénivellation des deux chaussées de l'autoroute. Cette disposition offre les avantages suivants :

- diminution des emprises,
- réduction des terrassements,
- limitation de la hauteur des murs de soutènement,
- meilleure adaptation au terrain,
- disposition favorable au franchissement de l'autoroute par les routes ou voies transversales (voir l'exemple de la traversée du funiculaire du VCMP).

En outre, la solution à chaussées étagées règle automatiquement le problème de l'éblouissement.

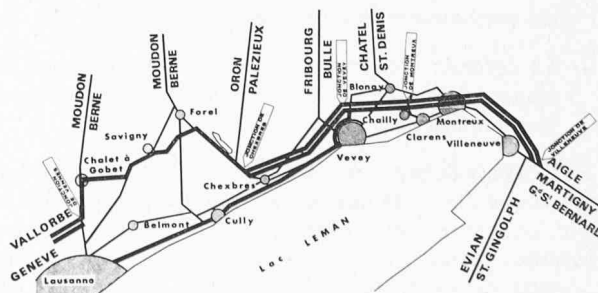


Fig. 1. — Plan schématique montrant le tronçon de l'autoroute du Léman qui est ouvert à la circulation, ainsi que les principales directions accessibles par le réseau routier.

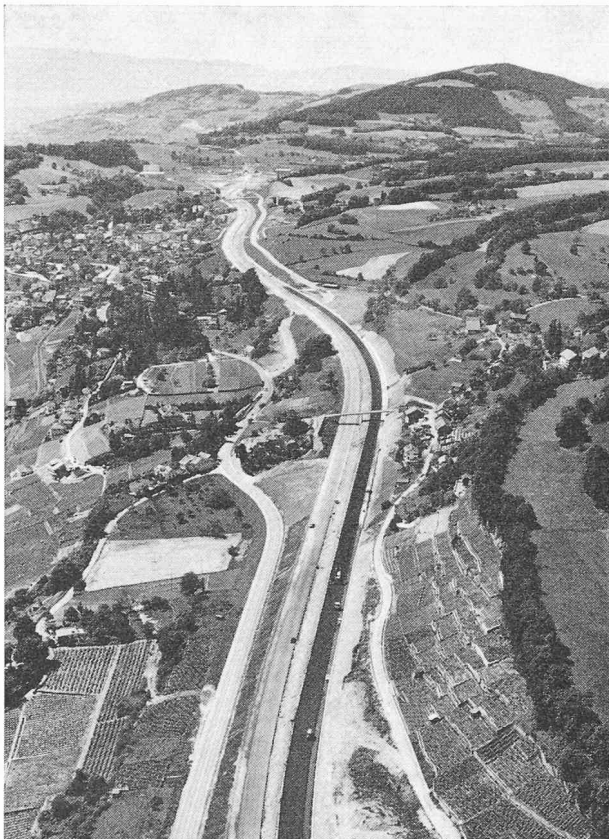


Fig. 2. — Le tronçon d'autoroute pendant les travaux de revêtement ; la vue est prise en direction de Lausanne ; Chexbres est visible en haut à gauche.

Les principales caractéristiques techniques de ce tronçon sont les suivantes :

Longueur	8,2 km
Rayon minimum en plan	700 m
Profil en travers des routes nationales de 1 ^{re} classe, largeur	26 m
Déclivité maximum	4,2 %
Coût de construction (y compris terrains, remaniements parcellaires et travaux annexes)	env. 135 Mio

Il comprend la construction de quatre ponts autoroute :

- les ponts sur la Salenche (longueur 130 m) en construction mixte acier-béton,
- les ponts des Curnilles (longueur 220 m) en béton précontraint préfabriqué,
- les ponts du Chenaux (longueur 135 m) en béton précontraint coulé sur place,
- les ponts sur la Veveyse (longueur 330 m) en construction mixte acier-béton,
- 14 passages inférieurs et supérieurs,
- 6 voûtages de ruisseaux,
- de nombreux et importants murs de soutènement,
- 7 km de correction de réseau routier annexe,
- les jonctions de Chexbres et de Vevey.

Un soin tout particulier est porté à l'intégration de cette autoroute dans le paysage. Il est en effet très difficile de construire une artère de cette importance, dans une région où la topographie est accidentée sans que soient rendues visibles les atteintes au paysage. Un aménagement paysager très complet, de nombreuses plantations, particulièrement le long des murs de soutènement, permettront d'ici quelques années d'atténuer dans une très large mesure la coupure due aux travaux.

Le déroulement des travaux sur le tronçon Chexbres-Vevey

par GASTON LAMOTTE, ingénieur, chef de la division des travaux au Bureau de construction des autoroutes

Sur ce tronçon d'autoroute d'environ huit kilomètres au total, les travaux se sont déroulés en deux étapes nettement distinctes :

- La première comportait la construction du tronçon allant de la jonction de Vevey jusqu'au delà du pont sur la Veveyse, ce qui nécessitait le déplacement vers Beau-Site de la route cantonale 744 Vevey-Jongny dont l'ancien tracé décrivait un lacet à Champ-de-Ban, à l'emplacement de la future culée rive droite du pont-autoroute sur la Veveyse.
- La seconde comprenait la construction de tout le tronçon allant de la Veveyse à la jonction de Chexbres (environ 6,5 km).

En l'absence de toute liaison directe entre le plateau de La Veyre, où se situent la jonction de Vevey et le centre de La Veyre, qui fournit les graves, les bétons, et les mélanges bitumineux, et la rive droite du ravin de la Veveyse, les transports devaient, pour alimenter les chantiers de la région de Corsier, Chardonne et Chexbres, descendre sur Vevey, franchir le cours d'eau en pleine ville, puis remonter en direction de Chardonne et au-delà.

Cet itinéraire obligé aurait imposé un allongement de parcours de 3,5 km environ, d'où une augmentation des frais de transport, la nécessité d'accroître le parc des véhicules, et des dégâts sur un réseau routier inadapté à tous points de vue à des transports d'une telle intensité et d'un tel tonnage.

Le franchissement du ravin par le pont du Fenil était du reste exclu ; l'ouvrage étant ancien, il aurait exigé la construction d'un nouveau tablier, et l'élargissement de la route existant entre l'extrémité ouest de ce pont et Champ-de-Ban.

C'est pourquoi il était nécessaire de réaliser dans les plus brefs délais un passage reliant les deux rives de la Veveyse, dans l'intérêt d'une alimentation régulière et suffisante des chantiers.

Les travaux du premier tronçon (jonction de Vevey-Veveyse) ont débuté en 1966 par ceux de la jonction de Vevey et du chemin AF 2319, avec leurs ouvrages d'art. Les terrassements et canalisations de l'autoroute furent exécutés en 1967, la fondation et la première étape du revêtement en 1969. La construction des ponts-autoroute sur la Veveyse commença au début de 1967 et, en septembre 1968 déjà, le trafic de chantier pouvait utiliser le pont aval pour franchir la Veveyse. L'exécution des fondations a présenté quel-