

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 99 (1973)
Heft: 9: L'autoroute du Léman et ses ouvrages

Artikel: L'autoroute du Léman et ses ouvrages
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-71653>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'AUTOROUTE DU LÉMAN ET SES OUVRAGES

Préambule

A la fin de l'année 1974, le tronçon Lausanne (Vennes)-Chexbres de l'autoroute du Léman sera ouvert au trafic.

Ainsi s'achèveront les travaux de la partie accidentée de l'autoroute du Léman. Vennes-Chexbres constitue le trait d'union entre deux tronçons en service : le contournement de Lausanne et Chexbres-Villeneuve. Dès lors, les usagers pourront joindre Genève à la plaine du Rhône par autoroute, tandis que les travaux se poursuivront en direction d'Aigle, que l'autoroute atteindra en 1976.

Le contournement de cette localité, réalisé par le Service cantonal des routes, sera mis en service à cette occasion, et assurera la fluidité du trafic, compromise depuis bien longtemps à cet endroit.

Bien que ces étapes soient importantes, le réseau autoroutier vaudois n'atteindra sa pleine valeur que par l'achève-

ment des liaisons en direction de Berne, dont l'échéance est encore plus lointaine.

La construction du tronçon Vennes-Chexbres de l'autoroute du Léman, qui comprend de très nombreux ouvrages d'art, a soulevé bien des problèmes techniques. Beaucoup d'entre eux sont évoqués dans les articles qui suivent.

En 1971, le Bulletin technique de la Suisse romande a déjà consacré deux numéros à la description des tronçons Vevey-Villeneuve et Chexbres-Vevey de l'autoroute du Léman (voir n° 10 du 15.5.1971 et n° 22 du 30.10.1971).

La présente publication¹ en forme le complément. L'ensemble de ces articles offre au lecteur un tour d'horizon de ce qui constitue une des réalisations majeures du réseau des routes nationales suisses.

¹ Elle paraîtra sur deux numéros du Bulletin technique de la Suisse romande.

Tracé et caractéristiques du tronçon Vennes-Chexbres de l'autoroute du Léman

par PAUL ROBYN, chef du bureau technique au Bureau de construction des autoroutes vaudoises

1. Introduction

Le tronçon Vennes-Chexbres de l'autoroute du Léman, limité par les points obligés que constituent la jonction de Lausanne-Vennes et le plateau du Verney, se situe dans une région peu propice à la construction d'une autoroute.

Son tracé a donné lieu à plusieurs études préliminaires, complétées par l'étude détaillée de nombreux points particuliers.

La bretelle Lausanne (Perraudettaz)-Lutry, qui constitue une antenne de pénétration pour l'est de l'agglomération lausannoise vient s'y greffer ; elle a eu une influence déterminante sur le choix du tracé. Le présent article donne un aperçu des principales études effectuées dans ce domaine, les conditions auxquelles il a fallu faire face, le choix qui en est résulté, ainsi que les caractéristiques de ce tronçon d'autoroute.

2. Conditions générales

La région comprise entre Lausanne et Chexbres présente les conditions générales suivantes :

- *Topographie* : elle est généralement défavorable ; les versants présentant de fortes pentes transversales, les sections en terrassements justifient d'importants murs de soutènement. De nombreuses coupures dues à des ravins profonds tels que la Chandelar, la Paudèze, la Lutrive et la Bahyse doivent être franchies par d'importants viaducs ; enfin plusieurs éperons nécessitent des tunnels.

- *Géologie* : les conditions géologiques sont défavorables, parfois critiques. La majeure partie du versant est constituée par un sous-sol fortement argileux sujet à de nombreux glissements de terrains, ce qui rend l'assise de la route et la fondation des ouvrages difficiles ; ces conditions sont de nature à exiger des ouvrages d'art là même où la topographie ne les justifie pas.

- *Urbanisation* : à proximité immédiate de Lausanne, sur un versant bien exposé et jouissant d'une vue magnifique, la région de Belmont, Lutry et Grandvaux est vouée à la construction résidentielle : de nombreuses villas y sont érigées ; le prix des terrains est élevé.

- *Voies de communications* : dans le secteur urbanisé, le passage de l'autoroute nécessite la correction d'un réseau routier très dense, et ce au prix de difficultés importantes en raison des fortes pentes. Plus loin, vu la topographie, le tracé doit côtoyer les voies CFF Lausanne-Berne dans un secteur où la géologie est particulièrement défavorable.

- *Jonctions, échangeur, centre de ravitaillement* : des aménagements de ce genre sont nécessaires entre Vennes et Chexbres ; la topographie et les caractéristiques géologiques rencontrées ne favorisent pas leur implantation.

3. Critères de base et profil en travers type

Route nationale de première classe, l'autoroute du Léman est étudiée pour une vitesse de base de 120 km/h.