

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 97 (1971)  
**Heft:** 22: L'autoroute du Léman et ses ouvrages

**Artikel:** Le déroulement des travaux sur le tronçon Chexbres-Vevey  
**Autor:** Lamotte, Gaston  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-71254>

### **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:** 02.02.2025

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

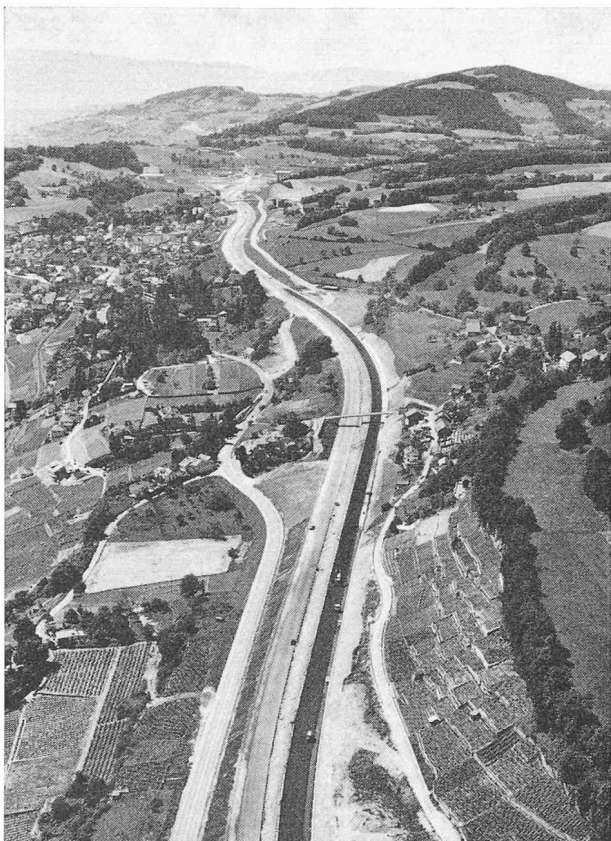


Fig. 2. — Le tronçon d'autoroute pendant les travaux de revêtement ; la vue est prise en direction de Lausanne ; Chexbres est visible en haut à gauche.

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 <sup>re</sup> 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-

ques difficultés, ce qui était d'ailleurs prévu du fait que les piles et les culées sur la rive droite de la Veveyse sont situées dans le glissement de terrain de Champ-de-Ban. Le second pont fut terminé au milieu de l'année 1969.

La nouvelle route cantonale 744 par Beau-Site fut exécutée parallèlement ; les travaux y commencèrent au milieu de 1967 et furent terminés en 1969.

Sur le second tronçon, entre la Veveyse et Chexbres, où le programme n'imposait pas de conditions particulières, les travaux ont été organisés selon la méthode habituelle :

a) Création d'un axe longitudinal parallèle à l'autoroute pour assurer les transports d'approvisionnement des chantiers depuis La Veyre et les transports d'évacuation des excédents de déblais vers les décharges situées sur deux extrémités de ce tronçon : dans la gravière de La Veyre, et dans la plaine du Verney, à côté de la jonction de Chexbres.

Cet axe de transport fut assez aisément réalisé en renforçant les chaussées des routes cantonales existantes entre Champ-de-Ban et Lignièrès, et de là, en aménageant une piste de chantier à l'amont de l'autoroute, jusqu'à Puidoux, évitant ainsi la traversée trop difficile du village de Chexbres ; cette piste est d'ailleurs conservée en stade définitif comme chemin communal ; cet investissement n'est donc pas perdu.

Le renforcement des routes cantonales fut exécuté en automne 1967 et la construction de la piste de chantier débuta dans l'hiver 1967-1968 pour être terminée en automne 1968.

b) Exécution des voûtages des ruisseaux (Forestay, Salenche, Gonelles, Priolaz et Bergère), ainsi que des passages inférieurs et supérieurs des chemins et routes cantonales, de façon à maintenir le trafic public ; il s'agit de deux passages inférieurs à piétons, d'une passerelle à piétons, du passage supérieur du funiculaire du Mont-Pèlerin, de six passages inférieurs et de trois passages supérieurs pour routes et chemins, de deux corrections importantes de routes cantonales, l'une sur la RC 763 à la Salenche, et l'autre sur la RC 758 à la jonction de Chexbres, de dix nouveaux chemins vicinaux.

Ont été également mis en chantier les grands ponts de l'autoroute, soit ceux de Chenaux, des Curnilles et de la Salenche.

Cette phase des travaux, qui a débuté en 1968, s'est terminée dans le courant de 1969.

c) Exécution de l'autoroute proprement dite, comportant tout d'abord la phase des terrassements, canalisations et murs de soutènement, entrepris pendant les années 1969 et 1970, et la phase de la chaussée autoroute (fondation et revêtement) qui débuta en 1970 pour se terminer à la fin de l'été 1971.

Lors de l'exécution du gros œuvre de l'autoroute, nous avons rencontré de sérieuses difficultés pour les terrassements en rocher et dans les soutènements de la région Chenaux-Veveyse. Le rocher présentait un pendage aval et des surfaces de glissement entre les diverses couches.

Il a fallu souvent procéder à la stabilisation des massifs rocheux à l'aide d'ancrages précontraints.

Les murs de soutènement sont très nombreux et très importants dans cette région, afin de réduire l'emprise sur le vignoble : pour économiser de la main-d'œuvre, nous avons choisi un système de construction avec plaques arrière et avant préfabriquées en béton, et servant de coffrage au mur proprement dit. L'aspect esthétique de ces nombreux murs sera amélioré par une plantation de vigne vierge au pied de chaque mur.

L'exécution de la chaussée de l'autoroute n'a présenté aucune difficulté particulière, mais nous avons jugé utile de terminer complètement le revêtement, y compris la couche d'usure définitive, avant d'ouvrir l'autoroute à la circulation.

Nous avons donc renoncé à ouvrir l'autoroute sur les couches de support de la chaussée, au vu de l'expérience vécue après l'ouverture du tronçon Vevey-Rennaz, en 1970, où le trafic hivernal (pneus à clous, traitement des chaussées par le sel) a provoqué une usure considérable sur les couches de support. Le fait de mettre en œuvre directement la couche d'usure qui est constituée avec des agrégats de grande dureté réduira quelque peu l'effet désastreux des pneus à clous sur les revêtements.

Rappelons pour terminer tous les travaux de finition : remise en état des abords de l'autoroute, accotements et terre-plein central, signalisation, marquage, glissières de sécurité, clôtures, téléphone de secours et éclairage des panneaux de signalisation ; les plantations ne seront toutefois exécutées que cet automne et de nombreux chemins cunettes sont encore en construction à l'amont de l'autoroute.

## Les problèmes géologiques

par A. BERSIER, géologue, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

Dans le rapide versant lémanique, de la Veveyse à Chexbres, la conception et la réalisation des travaux autoroutiers ont été fortement influencées par les conditions géologiques.

Pour les définir brièvement, disons que ce tronçon s'est entièrement développé dans des terrains rocheux molassiques et leur couverture meuble, fort épaisse parfois, de dépôts de moraine glaciaire à laquelle se superposent localement des formations superficielles plus récentes : éboulis, limons de pente, voire de la tourbe et des dépôts palustres assez surprenants dans une pente si raide.

Chaque ouvrage et chaque terrain ont, bien entendu, posé leurs propres problèmes. Les plus importants ont surgi du socle molassique, dont voici les traits principaux.

### La variété des Molasses

Molasse, on le sait, est un terme général, trop vague du point de vue technique, désignant commodément l'ensemble de deux ou trois milliers de mètres d'épaisseur de roches sédimentaires déposées jadis dans la grande dépression entre Alpes et Jura. Formées par l'accumulation dans la