

Zeitschrift: Bulletin du ciment
Herausgeber: Service de Recherches et Conseils Techniques de l'Industrie Suisse du Ciment (TFB AG)
Band: 42-43 (1974-1975)
Heft: 15

Artikel: Route de desserte des vignobles de Lavaux
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-145879>

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: 03.04.2026

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

BULLETIN DU CIMENT

MARS 1975

43^e ANNEE

NUMERO 15

Route de desserte des vignobles de Lavaux

Conditions spéciales amènent à réaliser un élément de tablier sur des piles. Brève description de la construction.

Le paysage de Lavaux et son vignoble en terrasses sont bien connus de tous. Comme toute exploitation, celle des vignes doit s'adapter aux techniques modernes et aux conditions actuelles. Cette nécessité incita les propriétaires à constituer un syndicat d'améliorations foncières dont le rôle était l'élaboration d'un projet puis la mise en œuvre d'un remaniement parcellaire assorti de la création d'un nouveau chemin de desserte.

Des points de vue topographiques et géotechniques, les conditions étaient difficiles: forte déclivité transversale, murs nombreux parfois assez élevés et pas toujours en parfait état, terrains marneux se prêtant mal à une large entaille à flanc de coteau.

Une condition supplémentaire importante résultait du désir de limiter au strict nécessaire l'emprise des travaux sur les vignes avoisinantes.

Ces diverses conditions amenèrent les auteurs du projet – le bureau Etter géomètre à Vevey et la Compagnie d'Etudes de Travaux Publics ingénieurs-conseils à Lausanne – à proposer la réalisation d'une piste en béton appuyée sur des piles transver-

2 sales. Le tracé suit le terrain d'aussi près que possible afin de faciliter l'accès aux vignes; pour permettre la préfabrication du tablier, un certain nombre de caractéristiques ont été choisies comme constantes: équidistance des piles 6 m; rayon en plan $R = 60$ m; pente transversale du tablier 4% vers l'amont; largeur du tablier 3,50 hors-tout.

Ceci a permis de réduire au maximum la longueur des tronçons comportant des ouvrages spéciaux: 6 murs de soutènement d'une longueur totale de 200 m sur les 1850 m du chemin, un tronçon exécuté en terrassement et revêtu d'un enrobé dans la zone du glissement des Luges, un petit pont en construction mixte acier béton sur le Rio de la Mottaz, une bifurcation en Y exécutée en béton armé traditionnel du fait de la complication des coffrages, enfin les trois ouvrages d'entrée sur le chemin.

Le profil type de la route est l'élément caractéristique de tout le projet: les piles ont toutes une semelle identique (mises à part les piles de point bas du profil en long qui comportent un dispositif

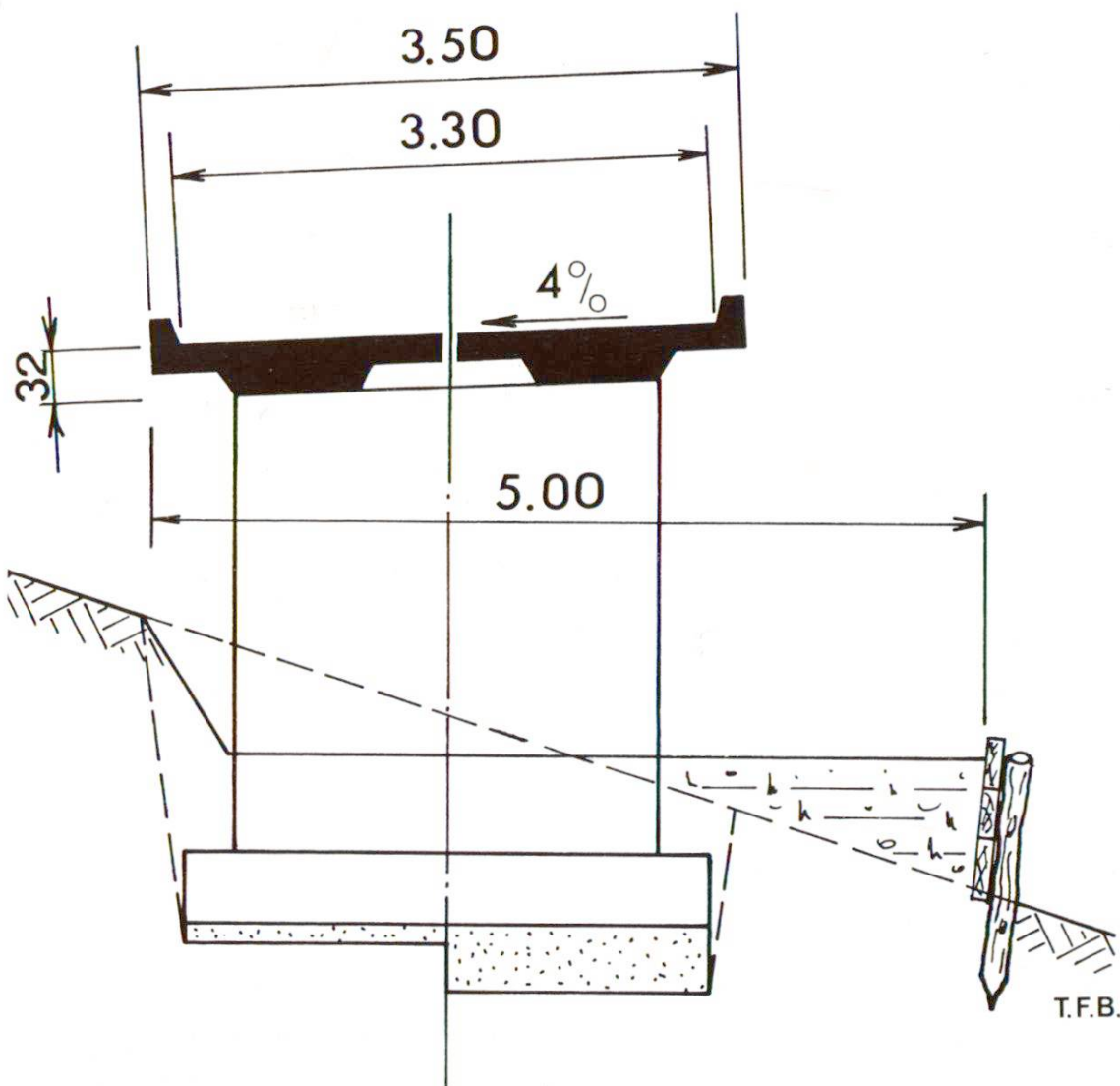


Fig. 1 Profil en travers-type de la route avec une piste de chantier provisoire large de 5 m.

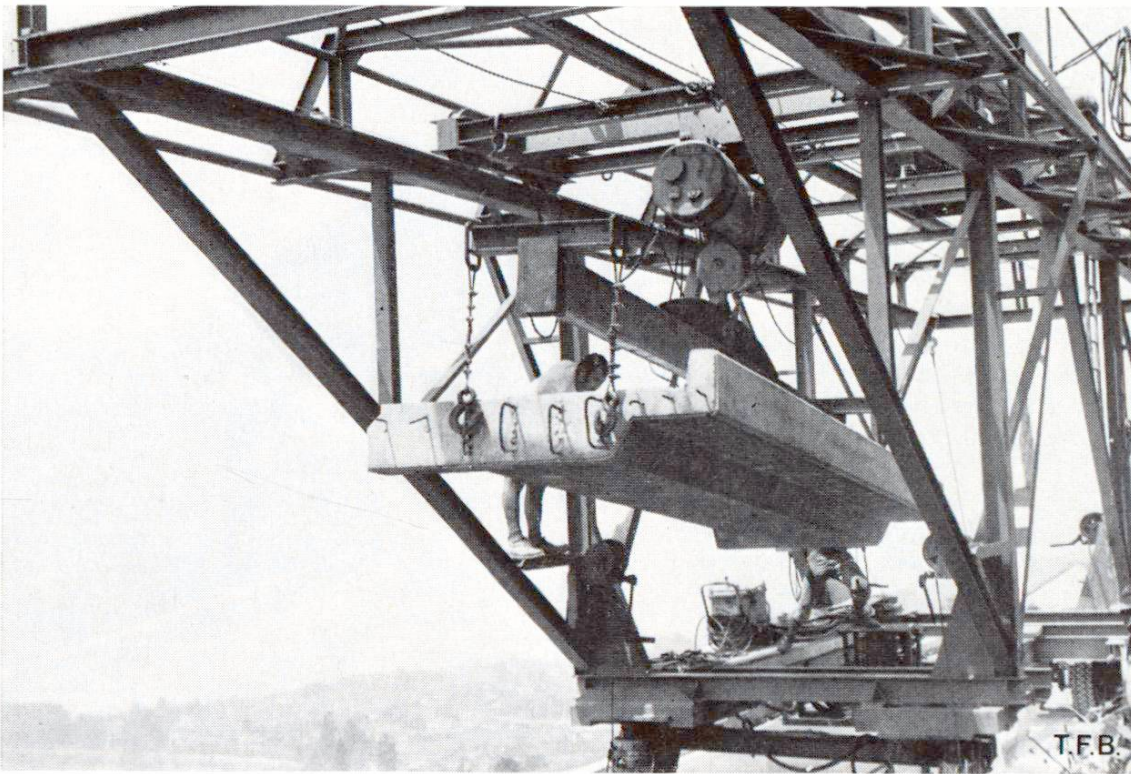


Fig. 2 Pose des éléments de tablier de 6 t à l'aide d'un portique roulant sur la partie déjà construite.

d'évacuation des eaux) avec un béton maigre relativement important destiné à combler d'éventuelles surprofondeurs et surtout à recouvrir sans délai le terrain de fondation mis à jour. Le fût de la pile est massif (40 cm d'épaisseur) pour permettre un appui convenable des éléments de tablier, seule sa hauteur varie d'une pile à l'autre, avec en outre aux endroits des escaliers et rampes d'accès aux parcelles une console de support. Le tablier est formé pour chaque travée de deux pièces préfabriquées, longues de 5,80 m et larges de 1,74 m. Le nombre de types d'éléments a pu être ramené à trois: un élément rectiligne et deux éléments de courbe (intérieurs et extérieurs). Le poids des éléments était de 6 t et leur fabrication s'exécutait sur une aire spécialement aménagée à proximité.

La construction s'est faite de la manière suivante:

1. Création d'une piste de chantier longitudinale. En général cette piste est à l'aval de l'axe, la largeur occupée, y compris le profil de la route, est de 5 m, **ce qui est extrêmement modeste.**
2. Exécution des piles, soit fouille, béton maigre, semelle et fût des piles. Parallèlement s'exécutaient les culées, ainsi que la fabrication des éléments de tablier.
3. Le tablier lui-même a été posé – sur des têtes de piles arasées avec précision – à l'aide d'un portique roulant et ceci en plu-

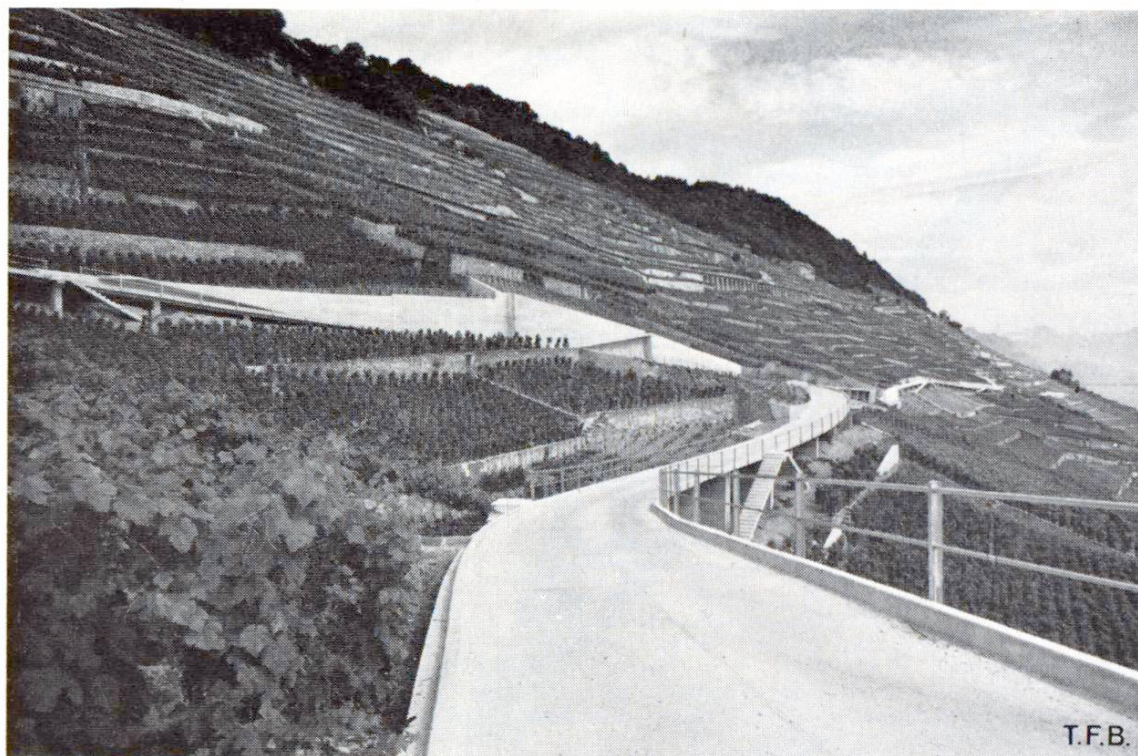


Fig. 3 Vue d'ensemble de la route s'adaptant bien au terrain.

sieurs étapes entre le 1^{er} juin et le 24 septembre 1973. Les interruptions étaient généralement motivées par le passage d'un obstacle de type traditionnel. Le rythme de pose était de 15 à 20 pièces par jour pour la pose et le réglage. Les travaux de jointoyage suivaient plus lentement.

4. Travaux de finition: places de parc, évitements, escaliers et rampes d'accès aux vignes.

Commencés au début de juillet 1972, les travaux ont été terminés au début de septembre 1974. Il est bon de préciser que l'avancement des travaux était tel à fin septembre 1973 que le chemin a pu être utilisé – avec des accès provisoires aux vignes – pour la vendange de 1973.

CETP