

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 93 (1967)  
**Heft:** 23

## **Sonstiges**

### **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:** 26.01.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

## ORGANE OFFICIEL

de la Société suisse des ingénieurs et des architectes  
de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (SVIA)  
de la Section genevoise de la SIA  
de l'Association des anciens élèves de l'EPUL (Ecole polytechnique  
de l'Université de Lausanne)  
et des Groupes romands des anciens élèves de l'EPF (Ecole poly-  
technique fédérale de Zurich)

## COMITÉ DE PATRONAGE

Président: E. Martin, arch. à Genève  
Vice-président: E. d'Okolski, arch. à Lausanne  
Secrétaire: S. Rieben, ing. à Genève  
Membres:  
Fribourg: H. Gicot, ing.; M. Waeber, arch.  
Genève: G. Bovet, ing.; Cl. Groscurin, arch.; J.-C. Ott, ing.  
Neuchâtel: J. Béguin, arch.; M. Chevalier, ing.  
Valais: G. de Kalbermatten, ing.; D. Burgener, arch.  
Vaud: A. Chevalley, ing.; A. Gardel, ing.;  
M. Renaud, ing.; J.-P. Vouga, arch.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

de la Société anonyme du « Bulletin technique »  
Président: D. Bonnard, ing.  
Membres: Ed. Bourquin, ing.; G. Bovet, ing.; M. Bridel; M. Cosan-  
dey, ing.; J. Favre, arch.; A. Rivoire, arch.; J.-P. Stucky,  
ing.  
Adresse: Avenue de la Gare 10, 1000 Lausanne

## RÉDACTION

D. Bonnard, E. Schnitzler, S. Rieben, ingénieurs; M. Bevilacqua,  
architecte  
Rédaction et Editions de la S.A. du « Bulletin technique »  
Tirés à part, renseignements  
Avenue de Cour 27, 1000 Lausanne

## ABONNEMENTS

1 an . . . . .	Suisse	Fr. 40.—	Etranger	Fr. 44.—
Sociétaires . . . . .	»	» 33.—	»	» 38.—
Prix du numéro . . . . .	»	» 2.—	»	» 2.50

Chèques postaux: « Bulletin technique de la Suisse romande »  
N° 10 - 5775, Lausanne

Adresser toutes communications concernant abonnement, vente au  
numéro, changement d'adresse, expédition, etc., à: Imprimerie  
La Concorde, Terreaux 29, 1000 Lausanne

## ANNONCES

Tarif des annonces:  
1/1 page . . . . . Fr. 423.—  
1/2 » . . . . . » 220.—  
1/4 » . . . . . » 112.—  
1/8 » . . . . . » 57.—

Adresse: Annonces Suisses S.A.  
Place Bel-Air 2. Tél. (021) 22 33 26, 1000 Lausanne et succursales



## SOMMAIRE

Les équipements des tunnels routiers. Les tunnels de Glion de l'autoroute du Léman, par Paul Meystre, ingénieur diplômé  
EPUL, Bonnard & Gardel, ingénieurs-conseils SA.  
Bibliographie. — Union internationale des architectes (UIA).  
Documentation générale. — Documentation du bâtiment. — Informations diverses.

## LES ÉQUIPEMENTS DES TUNNELS ROUTIERS

### LES TUNNELS DE GLION DE L'AUTOROUTE DU LÉMAN

par PAUL MEYSTRE, ingénieur diplômé EPUL, Bonnard & Gardel, ingénieurs-conseils SA.

#### 1. Introduction

Pendant très longtemps — depuis le début de l'ère  
des chemins de fer — les problèmes de tunnels ne  
concernaient pratiquement que ceux destinés aux voies  
ferrées. Il s'est agi surtout de techniques touchant le  
génie civil et où les questions relatives à l'équipement  
étaient de minime importance. En effet, la traversée  
de tunnels de chemins de fer par des convois électrifiés  
n'exige, de façon générale, que des équipements limités.

Le développement de la circulation routière et plus  
particulièrement des autoroutes entraîne la construc-  
tion de nombreux ouvrages d'art et en particulier d'im-  
portants tunnels routiers. Les problèmes que pose la  
circulation routière pour ceux-ci résultent des différen-  
ces fondamentales qui différencient le trafic routier et  
l'exploitation ferroviaire. Le tunnel routier traversé par  
des véhicules indépendants, avec des conducteurs diffé-  
rents par leur formation, leurs aptitudes, leur âge, leur  
caractère, sans régimes et allures imposés (si ce n'est la

valeur maximale de la vitesse) est à l'origine de sujé-  
tions sévères concernant la sécurité et le trafic et qui  
vont se traduire sur la conception de l'équipement. La  
haute densité du trafic à atteindre exige, elle aussi,  
pour le conducteur, la possibilité d'une perception  
visuelle satisfaisante, quel que soit l'emplacement dans  
l'ouvrage et le moment de la journée.

Les véhicules motorisés actuels, générateurs de gaz  
et de fumées, qui rapidement rendent l'atmosphère in-  
admissible pour l'individu, que ce soit par les risques  
pour sa santé (CO) ou par l'abaissement inadmissible  
de la perception visuelle du milieu (fumées), joueront  
un rôle déterminant pour les questions de ventilation,  
par exemple.

Les autoroutes ont leur raison d'être dans la nécessité  
d'assurer des trafics extrêmement élevés. Il ne peut  
donc être question de tolérer sur leur parcours des zones  
prétéritées qui fatalement réduiraient le niveau du trafic  
de l'ensemble. C'est dire que les ouvrages d'art — et