

L'autoroute du Rhône à Sierre: viaduc d l'Ille Falcon

Autor(en): **Delaloye, Jimmy / Tobola, Jean / Pralong, Claude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **124 (1998)**

Heft 22

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79402>

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.

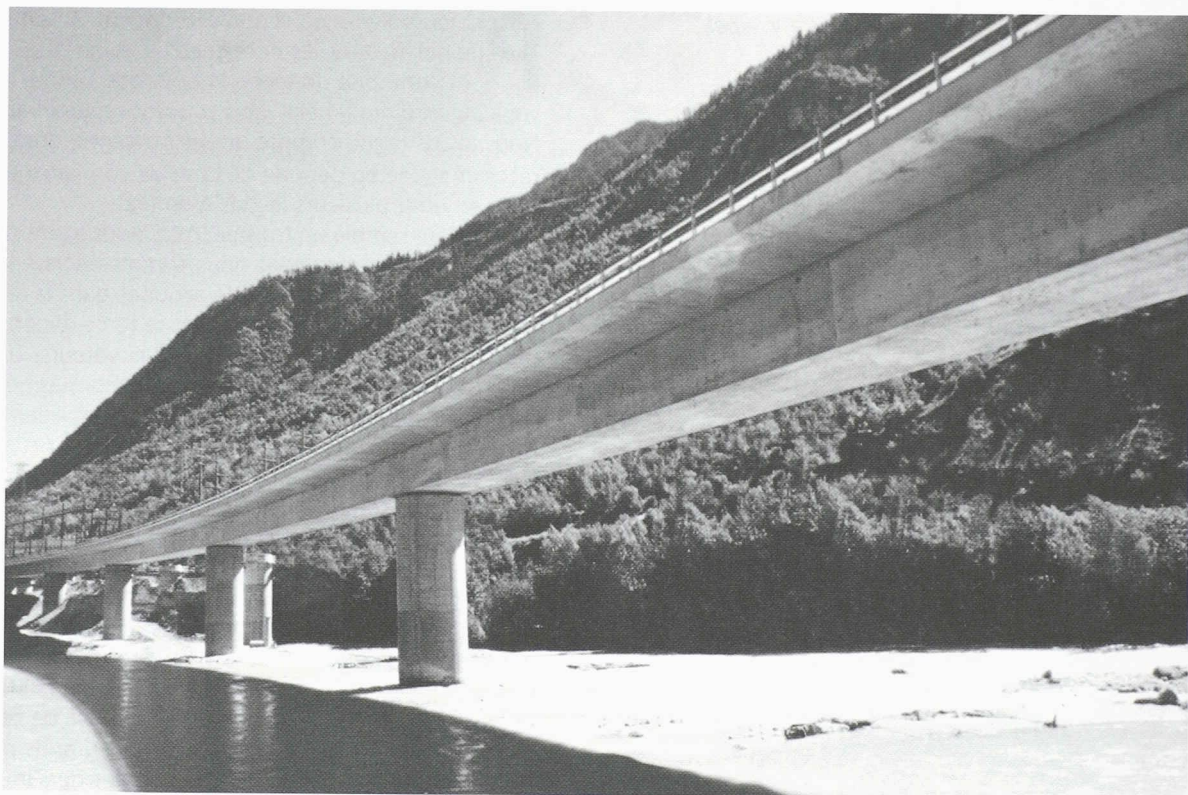
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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 Rhône à Sierre : viaduc de l'Île Falcon



I. Projet général et concours

Par Jimmy Delaloye ing. dipl. EPFZ/SIA, chef du Service des routes et des cours d'eau, et Jean Tobola, ing. SIA, Routes nationales, cellule ouvrage d'art

1. Introduction

Petit ruisseau naissant au fond de notre vallée, d'un glacier qui lui donne son nom, il grandit et prend des forces pour devenir un fleuve qui depuis des millénaires sillonne notre canton. Nos ancêtres craignaient ses sautes d'humeur caractérisées par ses méandres et ses débordements mais, avec le temps et grâce à de multiples travaux et aménagements, les hommes de notre canton ont appris à vivre en harmonie avec ce fleuve. Aujourd'hui, le Rhône s'écoule toujours au travers de notre région. Dorénavant, il croise son chemin avec l'autoroute, voie d'ouvertures et d'échanges. Tous deux s'enlacent et s'enjambent formant ainsi un cordon qui symbolise et fait vivre le Valais.

En remontant le cours du Rhône, cet enlacement débute à la frontière entre le canton de Vaud et

celui du Valais à St-Maurice, où la A9 passe de la rive droite à la rive gauche. Il se poursuit entre Riddes et Chamoson, où l'axe de la A9 revient en rive droite. Sur le territoire de Sion, l'autoroute franchit à deux reprises le cours du fleuve par le pont de Chandoline, puis par celui d'Uvrier, pour continuer son cheminement vers Sierre sur la rive droite du Rhône.

Au terme de la traversée de Sierre par une succession de tranchées couvertes et de tunnels, nous arrivons dans la zone des Îles à la limite du Rhône sauvage de jadis qui sillonne le bois de Finges et du Rhône endigué, canalisé au travers de la plaine.

Le tracé de l'autoroute, revu et corrigé par rapport au projet des années septante, a placé le franchissement du fleuve au pied du mont, versant sud, par un ouvrage d'environ 720 mètres de long. Ce

dernier franchissement fixe la future constante de l'autoroute du Rhône dans le Haut-Valais en rive gauche du fleuve jusqu'à son arrivée à Brigue.

Le Département des travaux publics du canton du Valais, par l'intermédiaire des routes nationales (RN), a décidé, en accord avec l'Office fédéral des routes (OFROU), d'organiser un concours de projets pour le franchissement de la zone industrielle de l'Île Falcon et du Rhône par l'autoroute A9, à Sierre, à l'entrée du bois de Finges.

2. Caractéristiques de l'ouvrage

Le concours de projet couvrait un tronçon d'autoroute de 770 m, l'ouvrage, d'environ 700 m de long, s'insérant à son extrémité ouest dans le tunnel de Gérondé dont le portail faisait également l'objet du concours.

Les contraintes techniques à respecter concernaient essentiellement le Rhône qui pouvait être franchi, soit en deux portées de 100 m chacune au plus, soit en trois portées d'environ 70 m chacune, avec maintien d'une route