

► **En bref**

- Planning général respecté
- Ouverture provisoire de la route en automne 2018
- Fermeture pour la pose du revêtement définitif pendant deux mois en été 2019
- A noter en particulier :
 - les fouilles archéologiques sont terminées. Elles ont permis la découverte de nombreux vestiges de grande valeur d'une agglomération celtique admirablement conservée, datant du 2^e siècle avant J.-C.
 - la route de la Plaine est rouverte au trafic depuis la mi-août
 - la route du Moulinet sera rouverte au trafic à la fin décembre 2016.



Route de la Plaine

Eric Frigiére

Pensez aux ouvriers qui travaillent sur le chantier. **Respectez leur sécurité.**

Nous vous remercions de votre compréhension.

Pour en savoir plus

www.vd.ch/rc177

tél. + 41 21 316 72 72 – rc177@vd.ch

DGMR - Direction générale de la mobilité et des routes
Division infrastructure routière, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne

Route cantonale - RC 177

Le viaduc sur la Venoge est l'ouvrage d'art majeur de la RC 177. D'une longueur de 300 mètres, il franchira le cours d'eau et la ligne ferroviaire CFF Lausanne-Yverdon-les-Bains. Les piliers et les culées du viaduc sont sortis de terre et le montage de la poutre métallique est en cours.

L'ouvrage a fait l'objet d'un concours d'ingénierie en 2010. Le 1^{er} prix a été remporté par le projet « Passage du vent » des bureaux d'ingénieurs DIC SA à Aigle et d'architectes Brauen+Wälchli à Lausanne. La solution a convaincu le jury par sa sobriété et son efficacité. Le tablier est constitué d'une poutre mixte (acier et béton) à hauteur constante plutôt élancée. Ce choix assure une bonne transparence et une élégance au viaduc.



Du projet lauréat du concours...



... à la réalisation en cours

Eric Frigiére



Forage des pieux



Armature des massifs de fondation

Situé dans le secteur protégé de la Venoge, le viaduc s'intégrera harmonieusement dans le site et le paysage. Il sera compatible avec les mesures de compensation environnementales (revitalisation et création d'une zone humide, en particulier) et devra respecter les contraintes de sécurité des voies CFF, ainsi qu'hydrauliques, en cas de crue.

Vu la mauvaise qualité des terrains en place, l'ouvrage a dû être fondé sur des pieux forés mesurant jusqu'à 30 mètres de profondeur. Les piliers en béton armé qui supporteront le tablier sont de section pleine rectangulaire et de dimension variable sur leur hauteur. La distance maximale entre deux piliers est de 60 mètres.

L'infrastructure de l'ouvrage, soit les fondations, les piliers et les culées, a été réalisée entre janvier et août 2016. La fin de l'année est consacrée au montage de la poutre métallique. Les éléments métalliques ont été préfabriqués dans une usine et seront soudés ensemble sur le chantier. Le montage se terminera par la pose d'un tronçon de 120 tonnes au-dessus des voies ferroviaires. Cette opération sera réalisée de nuit en week-end avec une interruption totale du trafic ferroviaire durant 4 heures.



Piliers sortis de terre

La dalle de roulement en béton armé sera coulée par étape durant la première moitié de l'année 2017. Les travaux se poursuivront ensuite jusqu'à la fin de l'été 2018 avec notamment le bétonnage des bordures, la pose du revêtement et la mise en place des équipements du viaduc.

