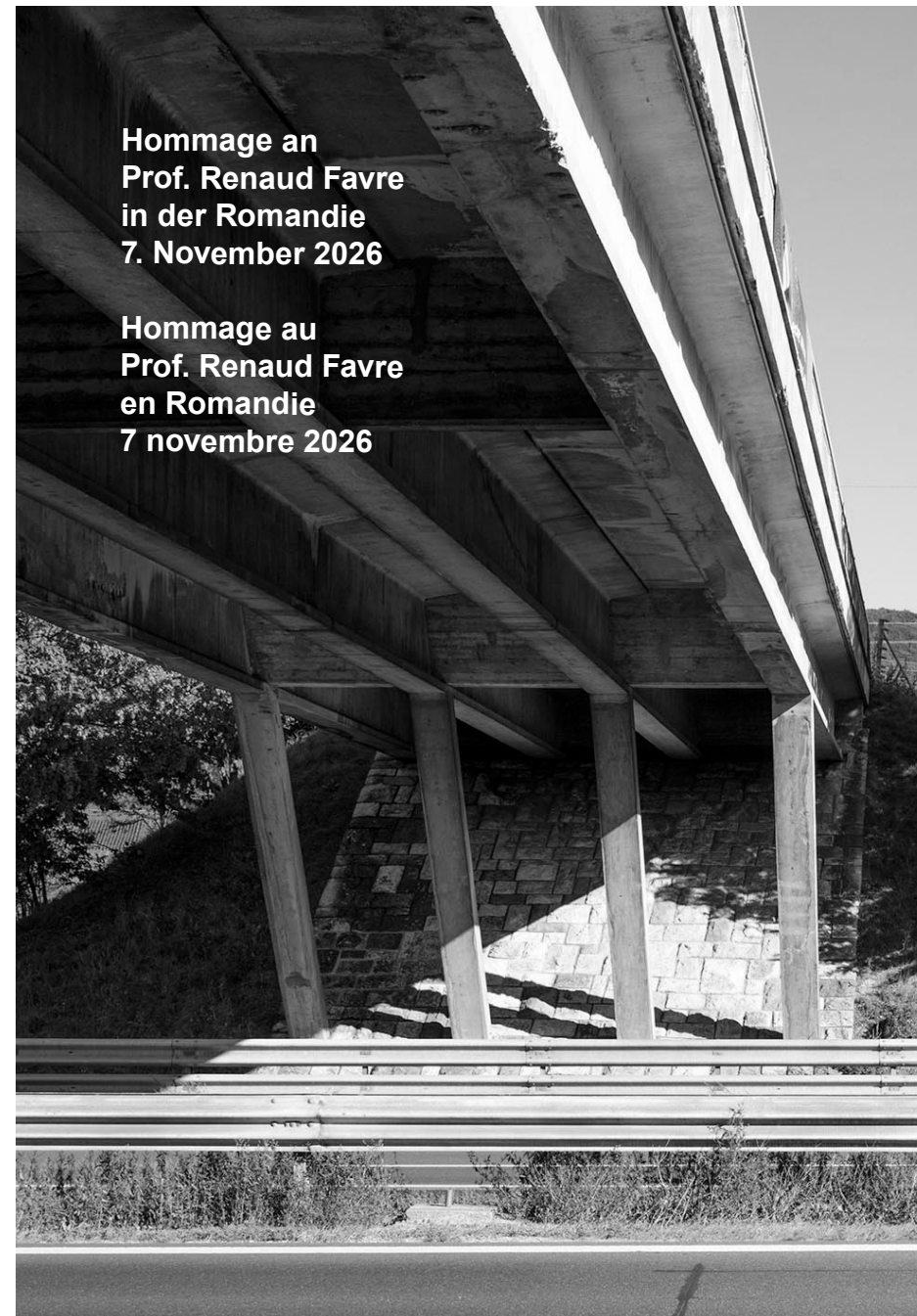




Passage supérieur sur l'autoroute Genève - Lausanne: vue de la culée. © Yves André



Hommage an
Prof. Renaud Favre
in der Romandie
7. November 2026

Hommage au
Prof. Renaud Favre
en Romandie
7 novembre 2026

Passage supérieur sur l'autoroute Genève - Lausanne: piles inclinées caractéristiques. © Yves André

Hommage an Prof. Renaud Favre

Samstag, 7. November 2026

Organisation: Damien Dreier /
Charles-Henri Demory

Kontakt am Tag der Exkursion: 079 474 82 10 / 078 723 57 21

Programm

- 09.00h Treffpunkt: Bahnhof Lausanne
vor dem Haupteingang Nord
Abfahrt: 05.08h Chur, 06.05h Luzern, 06.30h
Basel SBB, 06.32h Zürich HB, 07.34h Bern,
07.55h Genf.
08.43/44h: Ankunft Bahnhof Lausanne.
Fahrt zur Ponts de la Bahyse.
- 09.30 -
10.55h Ponts de la Bahyse
Chem. des Lussy, Bourg-en-Lavaux
Danach Fahrt zum Relais du Lavaux.
- 11.00 -
12.30h Relais du Lavaux
Baustellenanlage des ASTRA.
Präsentation und Gesprächsrunde zu
Prof. Renaud Favre.
Danach Fahrt zur Brasserie.
- 12.30 -
14.30h Mittagessen Brasserie de Montelly
Chemin de Montelly 1, Lausanne.
- 14.30 -
15.30h Überführung an der Avenue de
Provence à Lausanne
Besichtigung.
- 15.30 -
15.45h Ende des Tages
Individuelle Rückreise: Buslinie 16, Halte-
stelle Vallée de la Jeunesse; Métro M1,
Haltestelle Provence; Bahnhof Prilly-Malley.

Die Fahrten vom Bahnhof Lausanne zu den Ponts de
la Bahyse, zur Relais du Lavaux und zur Brasserie
de Montelly erfolgen gemeinsam mit dem Bus.

De légères modifications du programme sont possibles.
L'assurance accidents est à la charge des participant-es.

Le coût de la journée est de CHF 50.– pour les membres
et de CHF 90.– pour les invité-es.

Inscription jusqu'au 2 novembre 2026 via le QR code :



Hommage au Prof. Renaud Favre

Samedi 7 novembre 2026

Organisation: Damien Dreier /
Charles-Henri Demory

Contact le jour de l'exkursion: 079 474 82 10 / 078 723 57 21

Programme

- 09.00h Rendez-vous: gare de Lausanne
devant l'entrée principale nord
Départs : 05h08 Coire, 06h05 Lucerne, 06h30
Bâle CFF, 06h32 Zurich HB, 07h34 Berne,
07h55 Genève.
Arrivée à la gare de Lausanne : 08h43/44.
Puis trajet jusqu'aux ponts de la Bahyse.
- 09.30 -
10.55h Ponts de la Bahyse
Chem. des Lussy, Bourg-en-Lavaux
Puis trajet jusqu'au Relais du Lavaux.
- 11.00 -
12.30h Relais du Lavaux
Route de Savigny, Bourg-en-Lavaux
Présentation et table ronde consacrées au
Prof. Renaud Favre.
Puis trajet jusqu'à la brasserie.
- 12.30 -
14.30h Déjeuner à la Brasserie de Montelly
Chemin de Montelly 1, Lausanne.
- 14.30 -
15.30h Überführung an der Avenue de
Provence à Lausanne
Visite.
- 15.30 -
15.45h Fin de la journée
Retour individuel: ligne de bus 16, arrêt
Vallée de la Jeunesse; métro M1, arrêt
Provence; gare de Prilly-Malley.

Les trajets de la gare de Lausanne aux ponts de la
Bahyse, puis à l'aire de repos de Lavaux et à la Bras-
serie de Montelly, s'effectueront ensemble en bus.

Renaud Favre a été professeur ordinaire de 1973 à
1999 au sein du Département de génie civil de l'École
polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où il a
contribué au développement de l'enseignement et de
la recherche dans le domaine des structures en béton
et du comportement des matériaux, notamment au
sein du laboratoire IBAP.

Entré dans la pratique après l'obtention de son diplôme
d'ingénieur civil à l'École polytechnique fédérale de
Zurich (EPFZ) en 1958, Renaud Favre a contribué à
la conception et à la réalisation de nombreux ouvrages.
Dès 1964, il collabore avec Willi Schalcher au sein du
bureau d'ingénieurs zurichois fondé par Pierre Soutter.

Le bureau Soutter & Schalcher est l'auteur d'un grand
nombre de passages supérieurs caractéristiques de
la Suisse moderne. On les retrouve notamment sur
l'autoroute Genève-Lausanne, mise en service en
1964 à l'occasion de l'Exposition nationale, ou encore
sur l'avenue de Provence à Lausanne, au sommet de
la Vallée de la Jeunesse aménagée pour la même
occasion.

C'est également au sein de ce bureau, devenu par la
suite le Bureau Schalcher & Favre, que les ponts sur
la Bahyse ont été conçus.

Les ponts de la Bahyse ont été réalisés au début des
années 1970 dans le cadre de la construction de
l'autoroute du Léman, au-dessus de Riex, dans le
Lavaux. Dans un article publié en 1973, Renaud Favre
décrit la conception et la réalisation de ces deux ponts
parallèles en béton précontraint. Le principal défi ré-
sidait moins dans le franchissement de la dépression
d'environ 25 m que dans la situation géologique déli-
cate du versant. Une couche de moraine de 5 à 10 m
d'épaisseur repose ici sur une molasse altérée et est
soumise à de lents mouvements dits de reptation.

La conception de Favre répond directement à ces
conditions. L'ouvrage est conçu de manière à per-
mettre au terrain situé au-dessus du plan de glisse-
ment de se déplacer sans solliciter le pont. Favre
l'explique de manière particulièrement évocatrice: les
couches de terrain en mouvement peuvent s'écouler
en quelque sorte comme une rivière entre les piles.

Die Referate werden an diesem Anlass in
französischer Sprache gehalten.



Einzahlung über diesen QR-Code möglich.

Les fondations descendent jusqu'à la molasse saine,
tandis que les piles élancées sont isolées du terrain
en mouvement par des puits. Du côté amont, un
espace libre de 50 cm est ménagé entre les piles et
les puits, permettant ainsi d'absorber les déplace-
ments du versant.

La superstructure répond elle aussi au principe d'une
construction aussi simple et économique que possible.
Afin de réduire au minimum le nombre de fondations
et de piles, Favre exploite la grande résistance à la
torsion d'un caisson monocellulaire. Les tabliers en
béton précontraint présentent des portées courantes
de 36 m, respectivement 34,4 m, et ne comportent
pas de joints de dilatation intermédiaires. Comme
l'écrit Favre, les dimensions ont été choisies géné-
reusement afin d'obtenir des ouvrages simples et fa-
ciles à exécuter.

Les ponts ont été construits entre 1970 et 1972 au
moyen de cintres conventionnels. Une réalisation par
étapes, associée à une mise en précontrainte inter-
médiaire, a permis de réutiliser les cintres tout en ré-
duisant les risques de fissuration et de déformation
pendant les travaux. Favre souligne notamment
l'économie et la rapidité de l'exécution: malgré le re-
cours à des méthodes conventionnelles, l'ensemble
des travaux a duré à peine deux ans, dont environ
une année seulement pour la réalisation des super-
structures.

À Lausanne, au-dessus de l'**Avenue de Provence**,
au sommet de la Vallée de la Jeunesse, se trouve un
passage supérieur parfaitement représentatif de
ceux que l'on rencontre souvent en Suisse, en parti-
culier le long de l'autoroute Genève-Lausanne.
L'ouvrage présente en outre l'intérêt d'être aisément
observable aussi bien depuis le tablier que depuis le
terrain situé en contrebas.

Ces passages supérieurs, tels que ceux conçus par
Soutter & Schalcher, reposaient sur une conception
rationalisée privilégiant la préfabrication en série et
la simplicité structurelle pour construire rapidement,
économiquement et avec un minimum d'interventions
sur le terrain.