

**Zeitschrift:** IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke  
**Band:** 11 (1987)  
**Heft:** C-40: Structures in France

**Artikel:** Viaduc de Nantua-Neyrolles  
**Autor:** Cézard, C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-20367>

#### 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:** 25.01.2026

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



## 7. Viaduc de Nantua-Neyrolles

|                                 |                                                               |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>Maître d'Ouvrage:</b>        | <i>Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône</i>                |
| <b>Architecte:</b>              | <i>M. Novarina</i>                                            |
| <b>Maître d'Œuvre:</b>          | <i>SCETAUROUTE</i>                                            |
| <b>Entrepreneurs conjoints:</b> | <i>Grands Travaux de Marseille</i><br><i>Campenon Bernard</i> |
| <b>Durée des travaux:</b>       | <i>41 mois</i>                                                |
| <b>Mise en service:</b>         | <i>1986</i>                                                   |

### Situation

L'autoroute A 40 évite le lac et la ville de Nantua grâce à 5 km d'ouvrages exceptionnels : le tunnel de Chamoise (3'300 m) et les viaducs de Nantua et des Neyrolles (1'785 m). Leur coût a conduit à ne construire d'abord qu'une seule des deux chaussées, large de 9,75 m.

### Géologie

Au débouché du tunnel, le viaduc de Nantua traverse à grande hauteur une ancienne auge glaciaire. Taillée dans les marno-calcaires du Jura, elle est remplie par une forte épaisseur d'alluvions saturées. Sur son bord ouest, le tunnel de Chamoise s'enfonce sous une falaise de 70 m qui alimente un talus d'éboulis très important.

L'autre versant est couvert d'éboulis très raides ; ils sont tombés des falaises du Mont Cornet, formées par des lames calcaires verticales, renversées sur des marnes horizontales plus jeunes. Sous ces marnes, des gradins calcaires dessinent de petites falaises festonnées, partiellement enterrées sous l'éboulis.

L'équilibre du versant est très précaire, c'est pourquoi il est franchi par un viaduc au ras du sol, le viaduc des Neyrolles, plutôt que par des terrassements. Néanmoins, et contrairement au versant opposé déjà marqué par de grands éboulements, aucun mouvement perceptible n'y a été décelé.

### Environnement

L'ouvrage est implanté sur les versants car le fond de la vallée est déjà très occupé. Le tracé est donc très sinueux (courbes de 500 et 425 m de rayon, dévers variable de -6 % à +5,5 %), et le chantier est difficilement accessible. Il a fallu tracer d'abord 3 km de routes de montagne pour relier les installations principales aux culées des ouvrages. Pour préserver l'environnement et la stabilité des versants, il était interdit à l'entrepreneur de créer tout autre accès.

### Le viaduc de Nantua (1003 m, 11 travées)

Les reconnaissances ont montré qu'il n'était pas possible d'implanter des appuis dans le grand éboulis situé sous la tête du tunnel. Le viaduc se termine donc par une travée de rive très disproportionnée. Pour l'équilibrer et faciliter sa construction, on l'a encastrée sur une courte travée contrepoids construite à l'intérieur de la falaise, dans une surexcavation du tunnel. Pour permettre le découpage du viaduc en deux tronçons librement dilatables, ce contrepoids est posé sur deux files d'appuis glissants.

Le viaduc de Nantua est coulé en place par encorbellements successifs de part et d'autre des piles. Il comporte d'ouest en est un demi-fléau de 67 m encastré sur le contrepoids en tunnel, trois fléaux de 113 m et 6 fléaux de 90 m. Le tablier est encastré sur les piles, sauf sur la dernière, trop courte, où il repose sur 2 appuis glissants.

La diversité des fondations reflète l'hétérogénéité des conditions géologiques :

- les 3 grands fléaux prennent appui dans les alluvions saturées du fond de la vallée, sur des enceintes circulaires en parois moulées de 10 m de diamètre;
- les piles suivantes sont fondées sur les gradins calcaires du versant Est, sur semelles ou sur puits ( $\varnothing$  2,20 m ou  $\varnothing$  6 m) suivant l'épaisseur de la couverture d'éboulis.

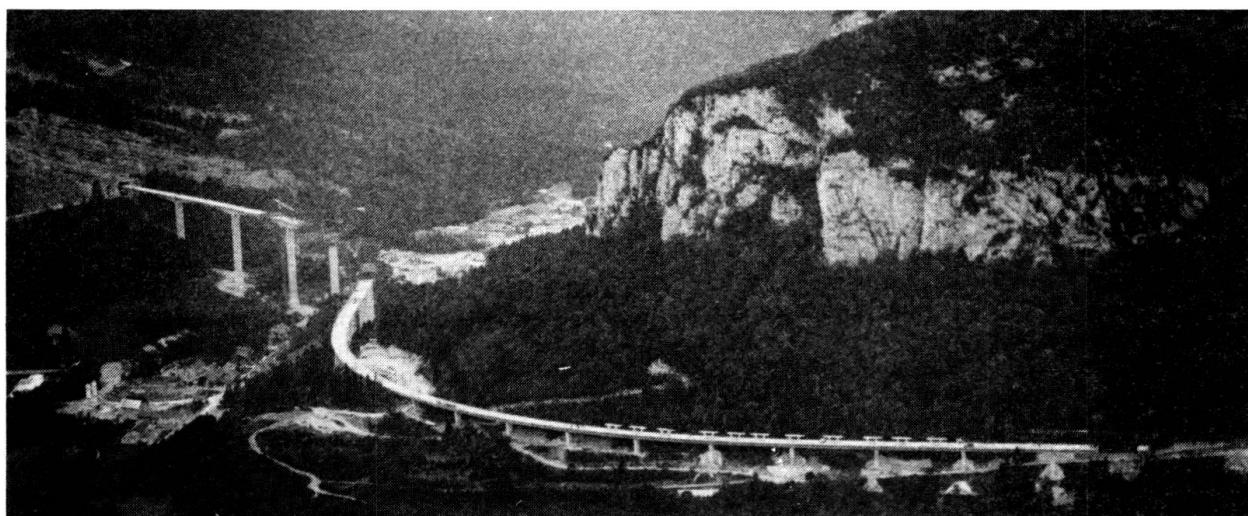


Fig. 1 Autoroute A 40 Mâcon-Genève

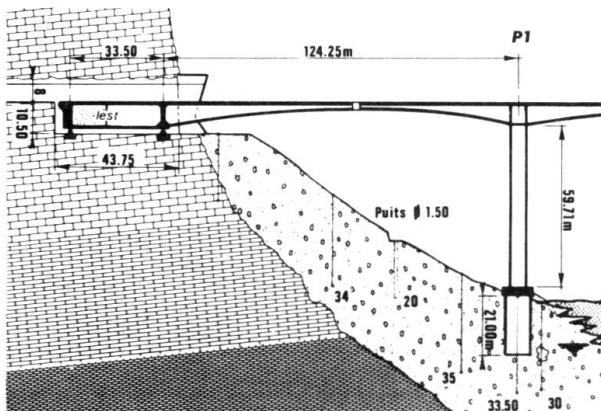
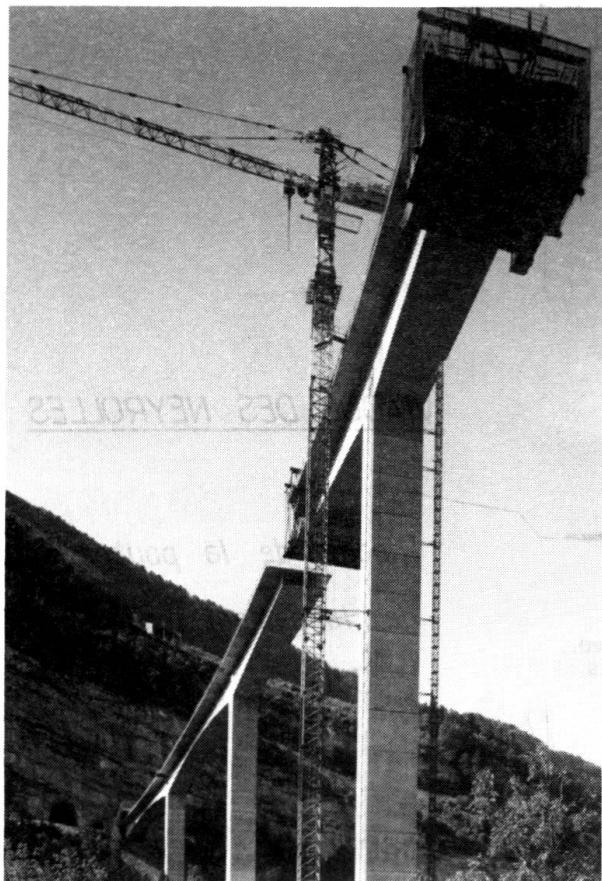


Fig. 2 Nantua, Culée Ouest en tunnel

Les piles sont des caissons en béton armé coulés au rythme de deux levées de 4,5 m par semaine dans un coffrage grimpant. La plus haute mesure 77 m.

La hauteur du tablier varie paraboliquement de 3 m à 8,45 m. Il est précontraint par des câbles 12T15 du système FUC placés à l'intérieur du béton.

Les 290 voussoirs courants présentent de 60 à 85 tonnes ; ils sont bétonnés à l'aide de 5 équipages mobiles, à raison d'un voussoir par semaine et par équipage. Ce rythme relativement lent a permis de s'accommoder de la rudesse du climat, sans recourir à des dispositions onéreuses pour assurer la résistance du béton.



### Le viaduc des Neyrolles (782 m, 17 travées)

La stabilité très précaire des éboulis du Mont Cornet a fait retenir les dispositions suivantes :

Les fondations des piles sont des puits uniques de 4,5 m de diamètre, creusés à travers l'éboulement par des moyens lents mais légers, semblables à ceux des travaux souterrains : excavation par passes de 1 m de hauteur, blindage immédiat par des anneaux de béton armé coffré. Ancrés dans les gradins calcaires sous-jacents, ces puits sont peu sensibles à d'éventuels mouvements des éboulis. En outre, leur ferraillage est renforcé, et on a prévu en tête les réservations qui permettraient si nécessaire l'ancre de 4 tirants de 150 tonnes. Sur les 3 puits les plus profonds (20 à 24 m) deux tirants sont déjà tendus.

le tablier aval sera construit ultérieurement, seul est réalisé en 1ère phase le soutènement de la plateforme.

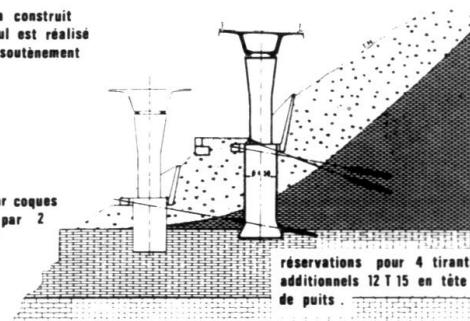


Fig. 3 Viaduc des Neyrolles – P 22

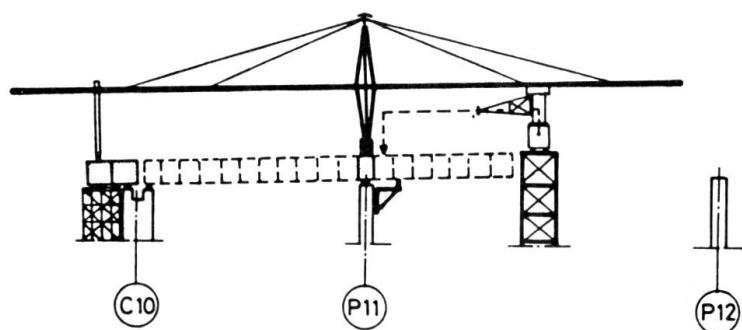
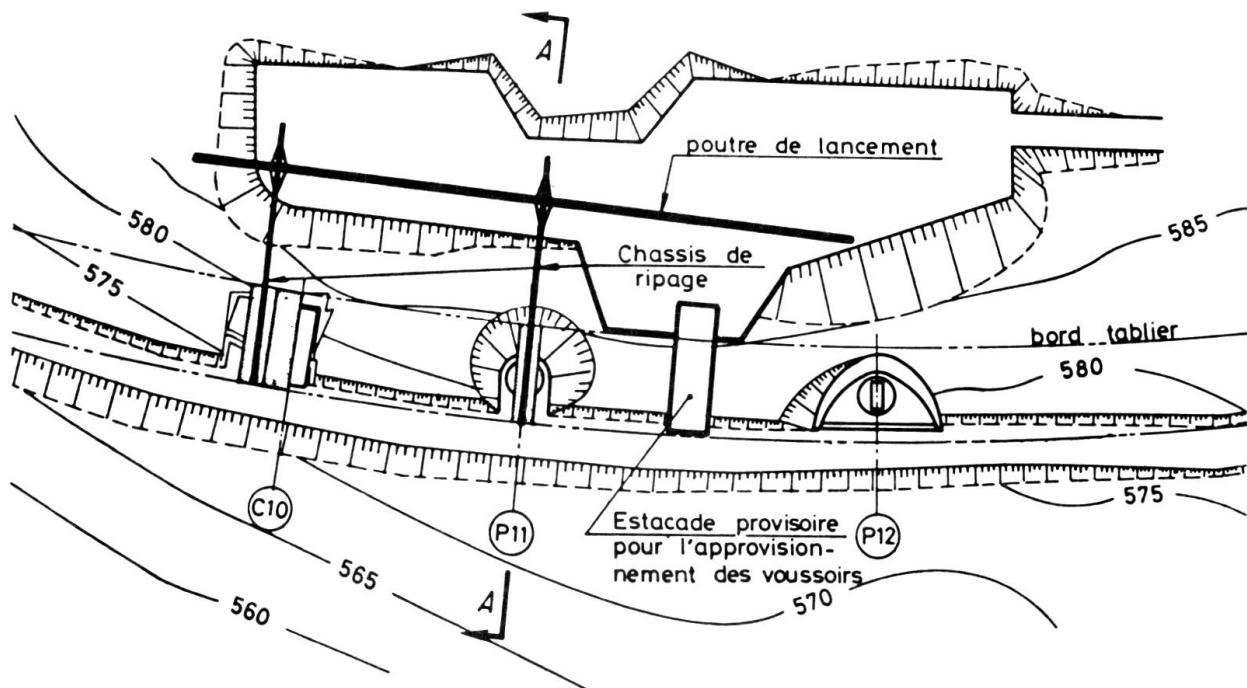
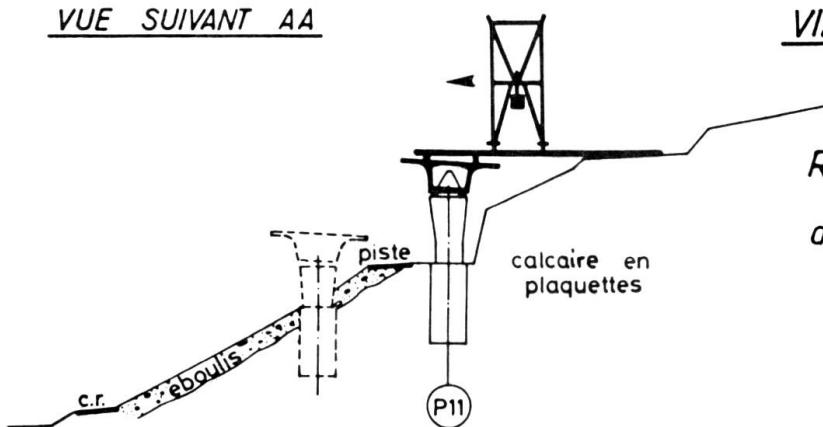
Le soutènement des plates-formes nécessaires à l'exécution des puits est assuré par des coques en béton armé, ancrées à leur naissance par deux tirants de 107 tonnes. Ces tirants sont tendus avant l'exécution des déblais, et les talus sont immédiatement revêtus de béton projeté.

Afin d'éviter tout appui provisoire et tout charroi de matériaux à travers le versant, le tablier est préfabriqué ; les voussoirs sont posés par encorbellements successifs de part et d'autre des piles au moyen d'une poutre de lancement. Pour simplifier l'exécution on a choisi des travées répétitives d'une cinquantaine de mètres et de hauteur constante (3,02 m), simplement appuyées sur les piles. La précontrainte est assurée par des câbles 12T13 du système Freyssinet, intérieurs au béton.

Les 331 voussoirs ont été préfabriqués en 13 mois, dans une usine située à 100 km du chantier, qui a déjà produit 42 000 m<sup>2</sup> de viaducs semblables. Chacune de ses deux cellules peut produire un voussoir courant par jour. Les voussoirs pèsent de 35 à 44 tonnes, ce qui a permis de réemployer une poutre de lancement assez légère (100 tonnes, 80 m de long). La pose d'un fléau de 21 voussoirs durait près de 12 jours (dont 4 seulement pour les 16 derniers) ; les 16 fléaux ont été posés en 13 mois.

Il n'a pas été possible économiquement de préfabriquer les deux viaducs, faute d'installations commodes derrière les culées, où se déroulaient d'un côté le creusement du tunnel et de l'autre les terrassements de l'autoroute. La poutre de lancement des Neyrolles a dû être assemblée à côté du futur viaduc et ripée transversalement sur les deux premiers appuis ; une poutre plus puissante et plus grosse n'aurait pas permis une opération aussi acrobatique.

(C. Cézard)

VUE SUIVANT AAVIADUC DES NEYROLLES

*Ripage de la poutre  
de lancement sur  
C10 et P11*

Fig. 4 Ripage de la poutre de lancement sur C10 et P11