

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 131 (2005)
Heft: 08: Raccordement de l'A5

Artikel: Tunnels de Concise et de la Lance
Autor: Gindroz, Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99375>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

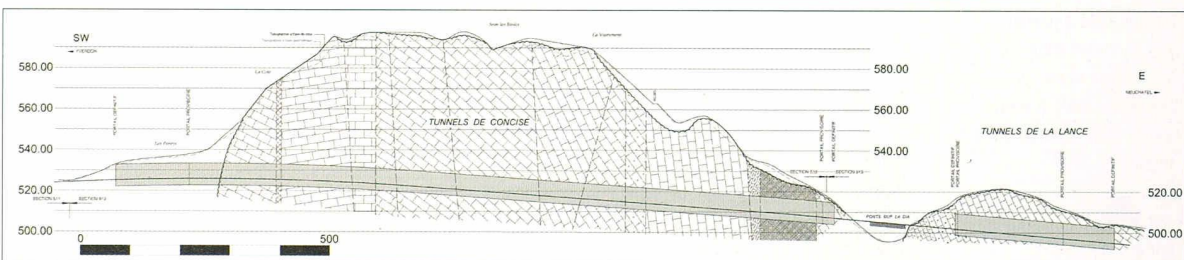
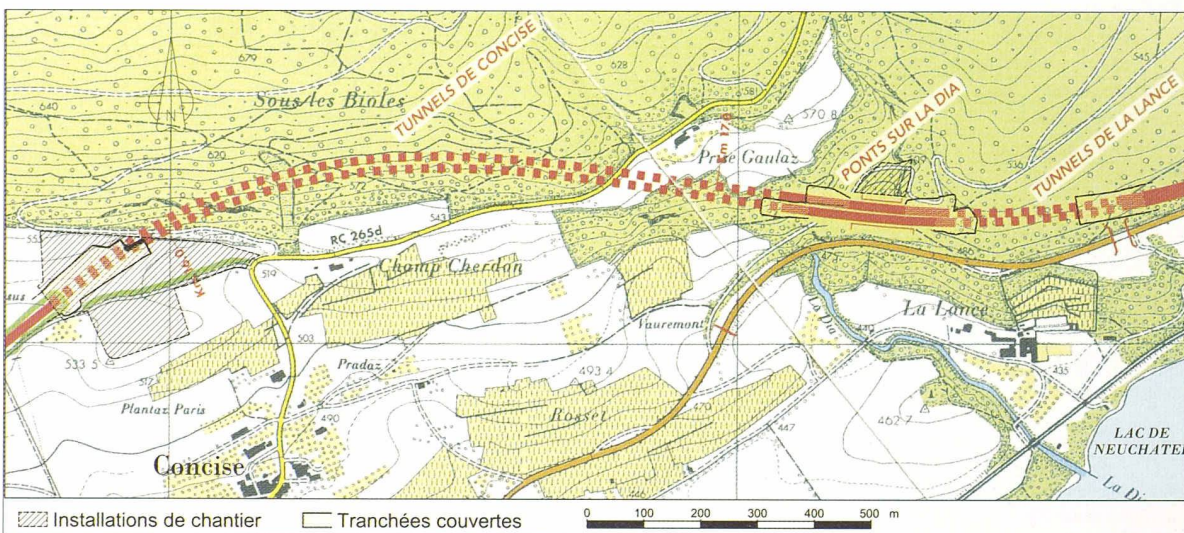
Tunnels de Concise et de la Lance

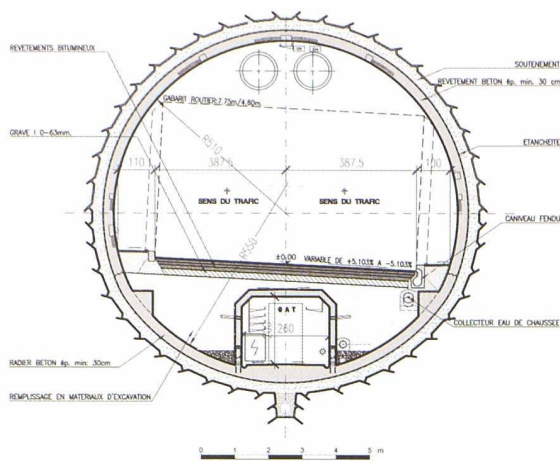
Creusés dans des terrains meubles aquifères et des roches calcaires, les tunnels de Concise et de la Lance ont eu recours à un vaste éventail de méthodes de construction. En terrain meuble, l'excavation des tunnels s'est faite à l'abri d'une voûte en jet-grouting alors qu'une méthode classique à l'explosif était appliquée en rocher. Une galerie de reconnaissance a été réalisée avec un petit tunnelier. Ce chantier a en outre mis en œuvre diverses techniques telles que le rabattement de nappe, les parois berlinoises et clouées ou les colonnes en jet-grouting.

Peu avant la frontière cantonale VD-NE, les tunnels de Concise et de la Lance - deux tubes de deux voies chacun - permettent de franchir un contrefort du Mt-Aubert après Concise en direction de Vaumarcus. Les deux tunnels sont séparés par un tronçon à ciel ouvert empruntant les ponts sur la Dia (fig. 1).

En plan, le tracé dessine un grand S avec des rayons de 800 à 1480m raccordés entre eux par des clothoïdes et un court alignement. En élévation, l'autoroute achève une légère rampe au droit des portails du côté Yverdon et la chaussée descend ensuite avec une pente de 1,8% à 2,2%. L'épaisseur maximale de la couverture rocheuse est d'environ 68 m pour les tunnels de Concise et de 14 m pour ceux de la Lance (fig. 2).

GÉNIE CIVIL





3

Longueur totale des tunnels		dont en tranchées couvertes côtés Yverdon et Neuchâtel	dont en tunnel en terrain meuble
Concise Jura	1 410 m	144 m (en terrain meuble) et 23 m (en rocher)	~ 100 m
Concise lac	1 340 m	177 m (en terrain meuble) et 44 m (en rocher)	~ 100 m
Lance Jura	334 m	11 m et 95 m (en rocher)	-
Lance lac	315 m	30 m et 96 m (en rocher)	-
Volumes totaux excavés		Réutilisation des matériaux	
Tranchée en terrain meuble	90 000 m ³	en remblai	
Tunnels en terrain meuble	22 000 m ³		
Tranchées en rocher	130 000 m ³	principalement en grave ou en granulats pour enrobés	
Tunnels en rocher	258 000 m ³		

A

Partie d'ouvrage	Radier	Voûte
Tranchée couverte Yverdon-Concise	étanchéité FPO double	étanchéité LBP double
Tunnels de Concise		étanchéité FPO double
Tranchée couverte Neuchâtel-Concise	étanchéité FPO simple	étanchéité LBP simple
Tranchées couvertes Lance		étanchéité FPO simple
Tunnels de la Lance		

B

FPO = feuille en polyoléfine, épaisseur 3 mm en radier et 2 mm en voûte, LBP = lé de bitume polymère, épaisseur 5 mm

Dates	Travaux
Juin à décembre 2000	terrassements à ciel ouvert en terrain meuble de la tranchée couverte Yverdon-Concise, y compris l'exécution des ancrages et du béton projeté à l'avancement
Juillet 2000 à avril 2002	terrassements à ciel ouvert en rocher des tranchées couvertes Neuchâtel-Concise, Neuchâtel-Lance et Yverdon-Lance
Novembre à décembre 2000	excavation d'une amorce du tube Concise-Jura depuis la Dia pour l'installation du tunnelier
Janvier à juillet 2001	excavation de la galerie pilote au tunnelier, sur le tracé du tube Concise-Jura, y compris 1 mois + 3 mois pour le franchissement des karsts
Janvier 2001 à janvier 2002, puis de juillet 2003 à janvier 2004	excavation du tube Concise-lac en calotte-stross,
Juin 2001 à mars 2003	excavation ultérieure du radier
Septembre 2001 à septembre 2002	excavation du tube Concise-Jura
Septembre 2001 à septembre 2002	excavation du tube Lance-lac
Février 2002 à novembre 2002	excavation du tube Lance-Jura
Septembre 2002	début des bétonnages du radier dans le tube Lance-lac
Décembre 2002	pose des premiers enrobés (définitifs) pour l'ouverture de la piste provisoire de chantier
Février 2004	fin des bétonnages de la voûte dans le tube Concise-lac
Juillet 2004	fin de la pose des enrobés

C

Fig. 1 : Situation générale (plan établi sur la base des données cadastrales, autorisation du Service de l'Information sur le Territoire-Vaud N° 05/2005)

Fig. 2 : Profil géologique à l'axe des tunnels Jura

Fig. 3 : Profil type en tunnels

Tab. A : Longueurs des ouvrages et volumes principaux

Tab. B : Concepts d'étanchéité des tunnels et des tranchées couvertes

Tab. C : Déroulement des travaux

Les longueurs et les volumes excavés des quatre tunnels sont donnés dans le **tableau A**. La totalité des matériaux d'excavation ont été valorisés, soit sous forme de remblais, de grave de fondation ou de granulats pour enrobés¹.

La **figure 2** présente le profil type définissant les éléments principaux et leurs dimensions, à savoir :

- rayon intérieur : 5,10 m en voûte et 5,50 m en radier,
- soutènement provisoire, variable selon les classes d'excavation de la norme SIA 198 :
 - classe II : clous en calotte, 8 cm de béton projeté fibré
 - classes III + IVa : clous en calotte et en piédroits, 8 cm de béton projeté fibré,
 - en classe IVb : cintres HEB 160 espacés de 1 m, 23 cm de béton projeté fibré,
- épaisseur de la voûte du revêtement définitif : 30 cm pour les tunnels de la Lance ; cette épaisseur a été augmentée à 35 cm pour les tunnels de Concise, suite à des difficultés pour le remplissage de la clé de voûte lors du bétonnage des tunnels de la Lance (réalisés en premier),
- chaussée comportant deux voies de 3,875 m pour un gabarit d'espace libre de 7,75 m x 4,60 m avec des trottoirs de 1,00 m au minimum,
- dévers variable selon la sinuosité,
- galerie technique de 2,60 m x 2,00 m, coulée en place.

Pour la sécurité, les tunnels de Concise sont reliés par quatre galeries transversales (une carrossable et trois piétonnes), alors que les tunnels de la Lance n'en ont pas besoin du fait de leur faible longueur. Il y a en outre vingt-deux niches SOS - deux fois neuf dans les tunnels de Concise et deux fois deux dans ceux de la Lance.

Programme des travaux

Les principaux travaux de génie civil ont commencé en avril 2000 et se sont achevés en juillet 2004 par la pose de l'enrobé MR11 dans le tube Concise-lac. Le programme contractuel initial prévoyait la réalisation des travaux en quatre ans et un mois. Cependant, les difficultés mises en évidence par

la galerie de reconnaissance - importantes zones karstiques à traverser² - risquaient d'entraîner un retard de près de deux ans et ce n'est que grâce aux mesures prises (nouveaux fronts d'attaque et second coffrage de voûte) que le programme a pratiquement été tenu et que les ouvrages ont pu être mis à disposition dans les délais pour les installations électromécaniques. Les dates clés du programme des travaux sont synthétisées dans le **tableau C**.

Géologie et hydrogéologie

Le profil géologique (**fig. 2**) montre que les tunnels traversent essentiellement des formations géologiques constituées de calcaires jurassiques fortement fracturés et karstifiés.

Les premières centaines de mètres des ouvrages de Concise depuis le côté Yverdon - tranchée couverte et début des tunnels - traversent des terrains meubles, avec d'importantes circulations d'eaux souterraines. Ces terrains sont constitués d'une moraine surmontée d'alluvions fluvio-glaciaires, puis d'éboulis de pente au pied de la falaise calcaire visible en surface. Les tunnels pénètrent ensuite dans les calcaires massifs du Portlandien qui comportent un important réseau karstique qui se met en charge durant la période des hautes eaux. Les tunnels traversent ensuite des marnes d'Hauterivien inférieur de résistance médiocre et très altérables, jusqu'à la tranchée couverte du côté Neuchâtel.

Réalisés sous une faible couverture, les tunnels de la Lance se situent dans les calcaires du Barrémien et de l'Urgonien, des roches très fracturées, mais quasi sans eaux souterraines.

Etanchéité

Compte tenu des conditions hydrogéologiques, l'étanchéité des tunnels et des tranchées couverte a été réalisée selon les concepts du **tableau B**. Tant en tunnel que sous le radier des tranchées couvertes, l'étanchéité FPO est systématiquement cloisonnée et injectable, ce qui permet un contrôle par *vacuum* et des injections d'étanchement en cas de défaut. En tunnel, des joints de sectionnement ont en outre été mis en

¹ voir à ce sujet *TRACÉS* 03/2003, « Réutilisation de matériaux d'excavation de tunnel dans la superstructure de la A5 vaudoise », pp. 27-33

² voir à ce sujet *TRACÉS* 19/2004, « Le Karst : un milieu trop méconnu des ingénieurs ? », pp. 19-21

Fig. 4 : Première étape d'excavation et soutènement de la tranchée couverte Yverdon-Concise

Fig. 5 : Coupe en travers du soutènement entre la fouille lac et le tube Jura

Fig. 6 : Coupe en travers de la tranchée couverte Yverdon-Concise, remblayage permettant le transit de l'eau souterraine

Fig. 7 et 8 : Tranchée couverte Neuchâtel-Concise-Jura avant et après remblayage

Fig. 9 : Tranchée Neuchâtel-Concise-lac et mur de soutènement en blocs

Depuis les portails provisoires, les tunnels traversent environ 100m de terrains meubles avant de pénétrer dans le rocher. L'excavation de ces tronçons s'est faite à l'abri de voûtes en jet-grouting de 16m de longueur, y compris 3m de recouvrement entre les huit étapes. Chacune des voûtes, d'une épaisseur d'environ 30 à 60cm, a été injectée par 45 forages espacés de 55cm. Le terrain meuble, comportant des blocs de rocher et du coulis de ciment, a été excavé avec une pelle rétro spécialement équipée pour les tunnels, soit avec un godet à dents, un marteau hydraulique et une fraise.

Avant l'excavation de la tranchée, la nappe phréatique a été rabattue par deux rangées de puits de pompage placés en quinconce, dans le terrain meuble situé en amont de la tranchée et du tunnel. A l'exception de quelques périodes de forts débits, l'eau pompée a été réintroduite dans la nappe - qui alimente des sources - par huit forages placés à l'aval de la tranchée.

A la fin des travaux, la tranchée a été remblayée selon un concept permettant aux circulations d'eau de se rétablir (fig. 6):

- les soutènements ont été percés pour éviter tout effet de barrage et rétablir l'écoulement naturel des eaux souterraines ;
- le matériau de remblai à l'amont du tube Jura est perméable (gravier sableux propre) ;
- cinq larges bandes remplies de gravier ont été réalisées sous le radier des tubes pour permettre le transit de l'eau souterraine de l'amont vers l'aval ;
- un tapis de gravier recouvre complètement le talus aval de la fouille pour permettre à l'eau souterraine de retrouver ses écoulements d'avant travaux ;
- un peu en retrait des portails définitifs, un « noyau » en limon argileux force l'eau souterraine à transiter en direction du lac et l'empêche de sortir en direction de la tranchée ouverte de l'autoroute.

Zone de la Dia (entre les tunnels)

L'excavation de la tranchée Neuchâtel-Concise-Jura atteignait 25m de hauteur avant le remblayage (fig. 7 et 8). La bonne qualité du calcaire du Valanginien a permis de tailler des talus relativement raides: 5/1 (V/H) pour la partie à remblayer et 3/1 pour la partie apparente. Cette dernière a été sécurisée par un treillis torsadé cloué.

Côté lac, la tranchée Neuchâtel-Concise traverse des calcaires marneux tectonisés de l'Hauterivien, qui ont été recouvert de béton projeté pour éviter leur altération durant les travaux. L'importante pente transversale du terrain naturel et la hauteur du remblai de la tranchée couverte Jura, ont rendu nécessaire la construction d'un mur de soutènement définitif. Pour l'intégrer harmonieusement dans le cadre du vallon de la Dia, ce mur a été réalisé avec des blocs calcaires exploités à proximité (fig. 9).

Les deux tranchées Yverdon-Lance ont dans un premier temps été excavées avec des talus à 3/1, mais la fracturation importante des calcaires et le pendage défavorable des couches ont nécessité la reprise de ces talus à 1/1. Ils ont également été sécurisés avec un treillis.

Travaux souterrains en rocher

Afin de reconnaître le rocher et de détecter la présence éventuelle de karst, une galerie pilote a été exécutée avec un petit tunnelier sur le tracé du tube Concise-Jura. Ce tunnelier, de 3,8m de diamètre, est parti depuis le portail provisoire côté Neuchâtel, pour remonter jusqu'à 185m du contact entre le terrain meuble et le rocher, côté Yverdon.

La galerie a effectivement rencontré deux importantes cavités karstiques sèches et remplies de limons. La longueur de franchissement du premier karst était de 25m alors que le second, dans lequel le tunnelier est resté planté, atteignait 50m. Il a fallu environ trois mois pour parvenir à le dégager.

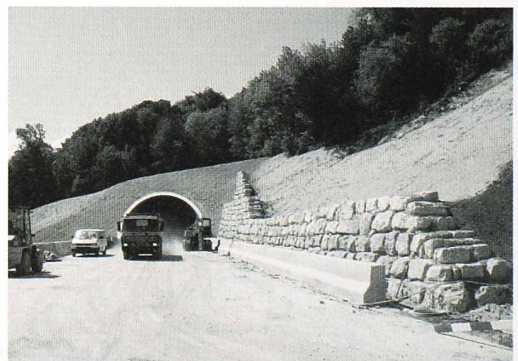
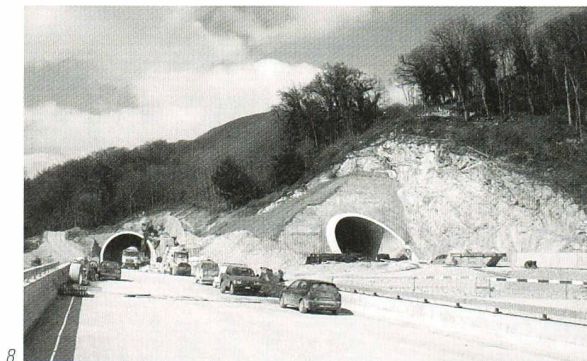


Fig. 10 : Tunnel de la Lance côté lac, calotte-stross excavé en classe IVb
(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par GIT-N5)

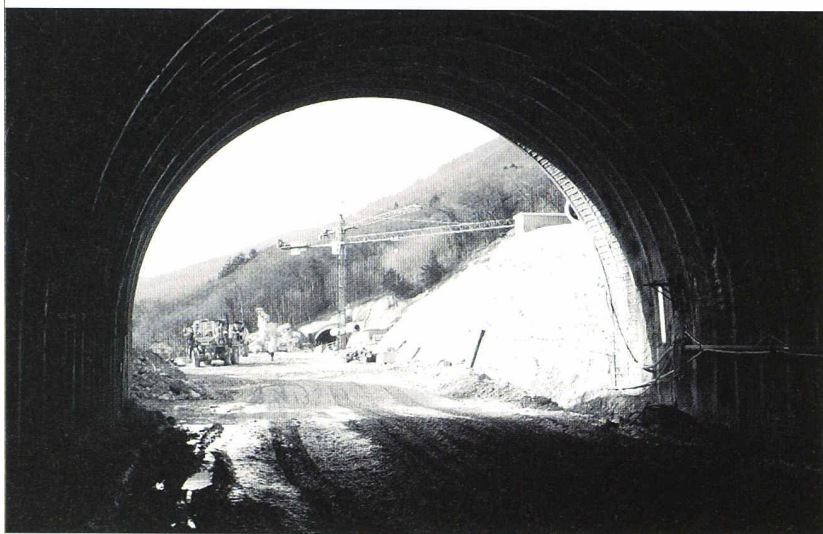
Pour franchir ces karsts en grande section, il a été nécessaire de consolider le terrain au-dessous et au-dessus du futur tunnel. Pour le faire, une contre-voûte parapluie (sous le radier), ainsi qu'un sous-radier de 50 cm d'épaisseur sous le futur radier de la section normale du tunnel ont d'abord été exécutés. On a ensuite réalisé une voûte parapluie en calotte et en piédroits, cette voûte étant complétée par des cintres HEB 160 (e = 1 m), un treillis type Bernold et un remplissage en béton fibré de 58 cm. Le front d'attaque a en outre été stabilisé avec des ancrages en fibre de verre. Ces travaux de consolidation ont duré près de huit mois pour le passage de la zone karstique la plus importante.

Les retards dus à ces surprises géologiques ont dû être compensés par l'ouverture de deux fronts d'attaque supplémentaires. Le principal a été ouvert dans le tube lac - attaque

montante depuis la Dia - jusqu'à la galerie carrossable, ce qui a permis la création d'une piste de chantier en forme de S (transitant du tube lac au tube Jura par la galerie transversale). L'autre front supplémentaire a consisté à poursuivre l'excavation du tube Jura en attaque descendante en rocher au-delà de la fin du tronçon en terrain meuble, à la rencontre du tunnelier. De plus, un second coffrage de voûte a été mis en service pour accélérer la cadence de bétonnage.

Le reste des tunnels en rocher a été excavé en attaque montante et à l'explosif, d'abord en calotte-stross, puis en radier (fig. 10).

Claude Gindroz, ing. civil EPFL/SIA
CSD Ingénieurs Conseils SA, pilote du GIT-N5
Ch. de Montelly 78, CH - 1000 Lausanne 20



10

GROUPEMENT GIT-N5

GIT-N5 est un groupement d'ingénieurs des tunnels de la N5 comprenant les bureaux suivants :

- CSD Ingénieurs Conseils SA, Lausanne, pilote
- Piguet + Associés Ingénieurs Conseils SA, Lausanne
- Norbert Géologues Conseils SA, Lausanne
- IM Bureau d'ingénieurs Maggia SA, Locarno (électromécanique)



SARER,
le spécialiste de l'étanchéité
des ouvrages d'art,
une solution durable...

