

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 127 (2001)  
**Heft:** 07  
  
**Artikel:** A1: le tracé  
**Autor:** Fleischer, Hermann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-80029>

### **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:** 12.01.2026

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

# A1: le tracé

( GÉNIE CIVIL )

## Le contexte général

Le dernier maillon de l'axe autoroutier suisse Est-Ouest ne sera ouvert au trafic que le 5 avril 2001, soit plus de quarante ans après que le plan directeur des routes nationales eut été fixé par l'Assemblée fédérale.

Cette longue gestation est à la fois due aux particularités de notre système politique - les cantons sont les maîtres de l'ouvrage - et à la prise en compte accrue des éléments environnementaux dans la construction de projets de cette envergure. Un souci qui a permis de trouver un consensus entre les pouvoirs politiques, les associations pour la protection de la nature et les techniciens, débouchant finalement sur une solution de grande qualité, dont le tracé, les ouvrages spectaculaires et leur intégration dans un environnement non construit en font un exemple de collaboration réussie. Celle-ci est aussi le fait d'excellents rapports intercantonaux entre Fribourg et Vaud, qui ont œuvré ensemble à la réalisation de ce tronçon de 23 km, divisé par le hasard en deux parties égales sur sol vaudois et fribourgeois.

## Les variantes de tracés

L'autoroute de plaine prévue dans le tracé initial s'est muée en parcours montagneux. Et même si des sites de grande valeur écologique comme la Grande Cariçaie et les Côtes de Cheyres se trouvaient préservés par cette nouvelle implantation, elle n'en porte pas moins atteinte à une nature jusqu'alors inviolée entre Pomy et Lully. Cela dit, grâce aux mesures de compensation écologique adoptées et à l'effort consenti pour intégrer les ouvrages dans le site, le préjudice demeure acceptable. Par contre, les conditions topographiques sont à l'origine des difficultés qui émaillent le tracé: partant d'une altitude de 440 m à Yverdon-Les-Bains, montant à 630 m au tunnel d'Arrissoules pour redescendre à 440 m dans la plaine de la Broye, le parcours implique inévitablement des pertes énergétiques avec le surcroît de pollution qui en découle. A moyen terme, en effet, 40 000 véhicules devraient quotidiennement emprunter ce tronçon autoroutier.

## Les ouvrages

La topographie particulière du site, fait de collines et de vallées profondes, a nécessité la construction de nombreux

ouvrages d'art - ponts et tunnels - qui constituent 72% de la longueur totale de la route sur le tracé vaudois et 50% sur sol fribourgeois. Les concours lancés pour ces différents ouvrages ont donc mis un accent particulier sur leur intégration dans le site. Au final, deux ponts remarquables traversent les vallons de la Mentue et des Vaux à plus de 100 m de hauteur, enjambant les rivières avec des portées allant jusqu'à 150 m, et l'aspect novateur du viaduc de Lully, notamment, attire l'attention de beaucoup de spécialistes. Outre ces objets spectaculaires, il faut encore citer de nombreux ouvrages souterrains, qui permettent à l'autoroute de passer presque inaperçue et contribuent grandement à préserver des terres agricoles et les nappes phréatiques.

## L'environnement

La loi sur la protection de l'environnement impose aux concepteurs d'un projet important de minimiser ses impacts sur l'environnement et d'en atténuer les atteintes inévitables par des mesures compensatoires ciblées. Dans notre cas, la principale mesure de compensation réside dans le déplacement de la route nationale des rives du lac de Neuchâtel vers l'arrière-pays. Même si cette notion n'est plus partagée aujourd'hui par tous ceux qui ont œuvré à la réalisation de l'A1, la préservation de la Grande Cariçaie et des Côtes de Cheyres dans leur état naturel est perçue comme un acte de grande valeur.

## En conclusion

L'ouverture au trafic du dernier maillon de la «Croix Suisse», conçu comme une autoroute de montagne, a finalement coûté beaucoup plus cher que ce qui avait été imaginé en 1972 pour le tracé le long du lac de Neuchâtel. Même réactualisé, on est loin du prix de 12 millions de francs par kilomètre estimé alors, puisque la facture globale s'élèvera finalement à 1450 millions, soit un coût kilométrique de 63 millions.

La densité des ouvrages qui ponctuent le parcours entraînera également un coûteux entretien qui incombera à nos enfants. Reste à espérer qu'au moment de dégager les moyens nécessaires, ils comprendront les choix - plus souvent passionnels que rationnels - arrêtés par leurs aînés.