

# A1: le tracé

Autor(en): **Fleischer, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 07

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80029>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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.