

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 126 (2000)
Heft: 20

Sonstiges

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: 18.03.2025

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

La route nationale 5 à travers le canton de Neuchâtel

(ROUTE NATIONALE 5)

Dans la mesure où elle emprunte un itinéraire balisé par l'homme depuis la préhistoire, l'actuelle réalisation d'une voie autoroutière entre la rive nord du lac de Neuchâtel et le pied du Jura s'inscrit dans la logique d'un axe de communication établi de longue date. A la suite des hommes de Neandertal qui y chassaient voici plus de quarante siècles, puis de ceux de Cro-Magnon qui y ont établi des campements à la poursuite de troupeaux de chevaux il y a 12 700 ans, l'activité humaine s'est en effet perpétuée entre lac et Jura avec l'implantation de villages et la pratique de l'agriculture, dès 4000 avant J.-C. Si les premiers tracés routiers sont d'origine romaine - avec la *Vy d'Etra* qui reliait Yverdon à Neuchâtel et longeait le lac de Biennet à flanc de coteau -, nous savons, grâce à une roue retrouvée à St-Blaise et datant de 2600 avant J.-C. (fig. 1), que les transports par voie terrestre sont encore plus anciens.

Lorsque le réseau des routes nationales fut arrêté en 1960, il n'est donc pas surprenant d'en retrouver une au pied du Jura: la N5. Mais, signe des temps, la N1, autoroute Est-Ouest principale et de 1^{ère} classe, passe aujourd'hui par Avenches, comme son ancêtre, la voie romaine, reliait Aventicum. Quant à la N5, elle n'était en 1960 qu'une route nationale de 3^{ème} classe - soit une liaison à trafic mixte, sans jonction à niveau, à deux ou trois voies - en aucun cas une autoroute selon nos critères d'aujourd'hui. Le canton de Neuchâtel s'efforça alors de la faire accéder au rang de route nationale de 2^{ème} classe, ce qui fut réalisé en plusieurs étapes avec l'assentiment de la Berne fédérale, tandis que les Vaudois obtenaient aussi le reclassement de la N5 jusqu'à sa jonction avec la N1 à Yverdon. Le long du lac de Biennet toutefois, le statut de 3^{ème} classe est demeuré, compromettant à jamais la réalisation d'une vraie liaison autoroutière vers l'est. Cela est d'autant plus regrettable que la liaison Neuchâtel - Berne passe par une route principale unique jusqu'à Chiètres, la H10, si bien qu'il ne manque que quatorze kilomètres pour que le canton soit rattaché au réseau des routes nationales! Les Neuchâtelois n'ont pourtant pas ménagé leurs efforts et la commission «Biel», chargée de redéfinir certains tronçons des routes nationales, recommanda en 1986 de porter ce raccordement à quatre voies. Or les travaux d'amélioration de cette liaison, qui comprennent l'évitement de deux villages, maintiennent encore les deux voies et sept kilomètres manqueront jusqu'à l'autoroute.

Pour la N5, en construction depuis 1968, le défi consiste à se faufiler entre lac et coteaux. Sauf dans l'Entre-deux-Lacs - sur le tronçon entre Le Landeron et St-Blaise, où l'espace nécessaire existe -, de nombreuses zones habitées, jouxtant des vignes ou des forêts protégées qui occupent les rares espaces non construits entre la ville de Neuchâtel et les agglomérations voisines, ne laissent au constructeur routier qu'un choix très limité pour dérouler une autoroute nouvelle le long du littoral. La réalisation du nouveau tronçon doit en outre obéir aux contraintes posées par le maintien de la route cantonale et de la ligne ferroviaire CFF - qui est d'ailleurs mise en tunnel de Vaumarcus à St-Aubin afin de respecter la géométrie imposée par Rail 2000. Entre St-Blaise et Areuse, l'autoroute déjà en service n'est qu'une succession de galeries couvertes et semi-couvertes, de tunnels et de tranchées, entrecoupés de rares et courts

Fig. 1: Roue de char néolithique en bois de 41,5 cm, provenant de Saint-Blaise (Vers 2600 av. J.-C.) (Document Musée cantonal d'archéologie de Neuchâtel)

tronçons à ciel ouvert. L'un de ceux-ci, à Serrières, où le trafic est encore mixte, sera du reste mis en souterrain dès 2003, seule solution trouvée pour permettre le passage d'une autoroute dans un goulet - entre zones industrielles et habitées, route cantonale et ligne de chemin de fer urbain - tout en respectant les exigences relatives à la protection de l'environnement. De la frontière vaudoise (Vaumarcus), jusqu'à Areuse, les treize kilomètres en cours de réalisation nécessitent de nombreux ouvrages d'art. Ainsi, le tronçon de La Béroche, qui sera mis en service pour l'Expo.02 et libérera du trafic les villages de Chez-le-Bart et St-Aubin, comprend la galerie couverte de Vaumarcus, le tunnel de Sauges, les ponts sur le Pontet, le tunnel de Gorgier et la galerie semi-couverte de Treytel. Quant au tronçon Treytel-Areuse, il inclut la galerie semi-couverte de Bevaix, la jonction de Perreux (seule partie à ciel ouvert), la galerie de Chanélaz, le viaduc de Chanélaz et la tranchée couverte d'Areuse. Enfin, la liaison avec le tronçon vaudois depuis Vaumarcus sera achevée en 2004, l'autoroute d'Areuse à Bevaix en 2006 et il faudra attendre jusqu'en 2008, avec l'ouverture du tunnel de Serrières, pour que l'entier de la N5 sur sol neuchâtelois soit en service.

Plus de quarante ans de construction pour trente-huit kilomètres d'autoroute, qui ne seront raccordés au réseau suisse des routes nationales qu'à Yverdon: c'est le lot réservé à un petit canton excentré, à l'écart des principaux axes européens. C'est pour tenter de rompre cet isolement que Neuchâtel a toujours revendiqué une intégration de la route principale H10, Berne - Neuchâtel, au réseau des routes nationales de manière à ce que la N5 s'y trouve rattachée à ses deux extrémités. Indispensable pour les Neuchâtelois, cette liaison n'a jamais reçu le soutien des autres cantons concernés, Berne et Fribourg, ni celui de la Confédération, que ce soit lors de l'établissement du réseau des routes nationales, entre 1958 et 1960, ou, en 1979, lorsque les Chambres fédérales ont été sollicitées par le dépôt d'une initiative fédérale visant à classer comme route nationale la liaison entre Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel et Berne. Ainsi, même si la réalisation de la N5 à travers La Béroche est un grand pas vers une connexion autoroutière en 2004, le canton de Neuchâtel continuera à œuvrer pour être un jour «en réseau» avec le reste du pays, en particulier avec ses partenaires de l'Espace Mittelland. Convaincu de l'importance que revêtent de bonnes liaisons, en particulier routières, pour une région industrielle, il prépare donc une nouvelle demande de reclassement de la H10.

1

