

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 127 (2001)
Heft: 07

Artikel: A1: dernier tronçon entre Yverdon-les-Bains et Payerne
Autor: Daucher, Bernard / Piller, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-80028>

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: 15.03.2025

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

A1: dernier tronçon entre Yverdon-les-Bains et Payerne

(RÉSEAU ROUTIER)

Les grandes lignes du réseau des routes nationales

Le 21 juin 1960, l'Assemblée fédérale fixait le réseau des routes nationales, déterminant ainsi les grandes lignes du maillage autoroutier suisse. Ossature principale de ce dernier, les deux autoroutes A1 et A2 traversent de part en part le territoire national: la première d'ouest en est, de Genève à St-Margarethen, en passant par Lausanne, Yverdon-les-Bains, Morat, Berne, Olten, Aarau, Zurich, Winterthur et St-Gall; la seconde du nord au sud, de Bâle à Chiasso, en passant par Liestal, Sursee, Lucerne, Stans, Altdorf, Airolo, Bellinzone et Lugano.

Deux ans après l'adoption de ce réseau, le premier tronçon d'autoroute à quatre voies était inauguré le 10 mai 1962, entre le Wankdorf et Schönbühl, tandis qu'en Suisse romande, celui reliant Genève à Lausanne était ouvert à la circulation pour l'Exposition nationale de 1964. Trente-sept ans plus tard, alors que la longueur du réseau des routes nationales dépasse les 1638 km - soit le 88% du maillage global - le dernier tronçon de la transversale ouest-est va (enfin) pouvoir être inauguré. Il s'agit de connecter définitivement Yverdon-les-Bains à Payerne, par une autoroute à quatre voies longue de 23,4 km, en passant par Cheyres, Estavayer-le-Lac et Cugy, sur territoire fribourgeois. Comme on le verra ci-après, de multiples vicissitudes ont marqué la réalisation de cet ultime tronçon de la A1.

Les avatars du dernier tronçon de la A1

Les premières études pour un projet général débutent au début des années soixante: elles suivent un tracé qui longe les rives du lac de Neuchâtel, traverse la plaine de la Broye en passant au nord de l'aérodrome militaire de Payerne, pour rejoindre Avenches et Morat.

En 1972, déterminés à maintenir intacte la rive sud du lac de Neuchâtel et notamment les vastes roselières qui la bordent, les milieux écologistes - rejoints par les riverains lacustres - s'opposent au projet général du tronçon «Yverdon-les-Bains - Cheyres». Une année plus tard, en été 1973, le projet général du tronçon «Cheyres - Grandcour» est mis à l'enquête publique. Le mouvement d'opposition, qui tout d'abord se dessinait contre le passage de l'autoroute le long

des grèves du lac, s'attaque cette fois au principe même d'une autoroute entre Yverdon-les-Bains et Morat.

La période comprise entre 1976 et 1982 sera dès lors marquée par l'initiative «Démocratie dans la construction des routes nationales», déposée en 1976, puis rejetée par le peuple en 1978. Elle est bientôt suivie par la décision du Conseil National de mettre en œuvre la «Commission Biel», chargée de se prononcer sur l'opportunité et la manière d'achever le réseau des routes nationales en Suisse.

Au vu de ces difficultés et afin de trouver une solution à cette opposition à la réalisation de la A1 entre Yverdon-les-Bains et Morat, les bureaux des autoroutes des cantons de Fribourg et de Vaud remirent l'ouvrage sur le métier dans le but de définir un tracé acceptable pour toutes les parties. Tenant compte des nouvelles sensibilités, il procédèrent alors à une étude de variantes reposant sur des critères écologiques. Celle-ci introduisit la notion particulière - et nouvelle - de «couloir de moindre valeur écologique», qui permit ultérieurement à la «Commission Biel», après étude comparative de trois variantes, de recommander pour la A1 un tracé d'intention qui s'éloignait sensiblement des rives du lac de Neuchâtel, en empruntant la première crête au sud du lac et le milieu de la plaine de la Broye. Simultanément, le tronçon Yverdon-les-Bains - Avenches était déclassé en une autoroute de 2^e classe. Pour relier les plaines de l'Orbe et de la Broye, situées à 436 m d'altitude, l'autoroute culminera finalement à la cote 630 m à la sortie des tunnels d'Arrioules, au lieu des 480 m prévus dans le tracé initial. Quant à l'initiative lancée à la même période sur le plan cantonal vaudois pour la suppression du tronçon Yverdon-les-Bains - Morat, elle fut rejetée en 1982.

En 1990, le peuple oppose encore un refus cinglant à l'initiative fédérale dite du «Trèfle à trois» qui demandait la suppression de trois tronçons de routes nationales, dont celui situé entre Yverdon et Avenches. Le projet général de ce tronçon, situé sur Vaud et Fribourg, est alors approuvé par le Conseil Fédéral et les projets définitifs peuvent être finalisés et mis à l'enquête publique. Evidemment, ils suscitent à nouveau de multiples oppositions, à raison d'une tous les soixante mètres en moyenne. C'est finalement en juin 1993 et 1994 que le Département fédéral des transports, des communica-

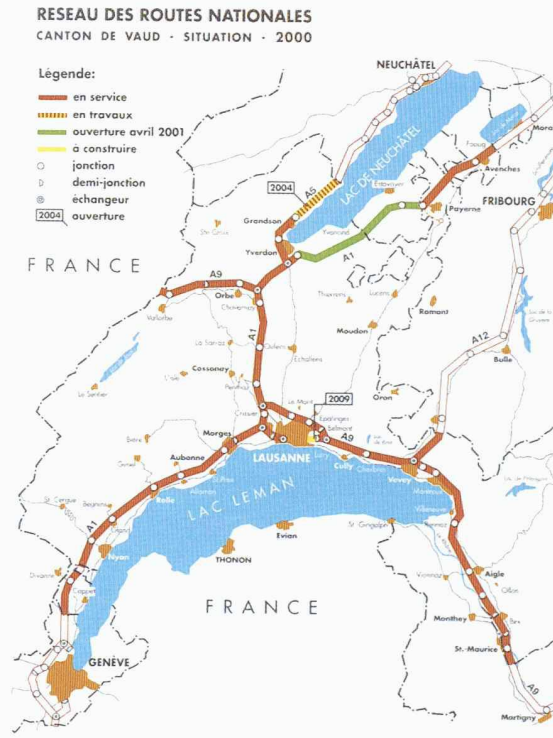
tions et de l'énergie approuvera les projets définitifs des tronçons Yverdon-les-Bains - Arriessous, pour le canton de Vaud, et Cheyres - Cugy, pour le canton de Fribourg.

L'épilogue

Plus de trente ans après les premières études de tracé, les travaux de construction du dernier maillon valdo-fribourgeois de l'autoroute européenne E25 «Hoeck van Holland - Gênes» pouvaient enfin commencer. En l'occurrence, il s'agit d'un maillon prestigieux, qui comporte pas moins de huit ouvrages souterrains - soit près de la moitié du tracé - ainsi que huit grands ponts et viaducs.

Le 5 avril 2001, la transversale ouest-est qui va de Genève à St-Margarethen sur 385 km sera donc achevée.

Alors que le développement durable est devenu un des objectifs prioritaires de notre société, l'avenir dira si les personnes en charge de ce gigantesque projet ont accompli avec compétence leur mandat. Cette contribution certes modeste à la réalisation d'une voie de communication d'importance européenne a eu pour objectif principal de mettre la technique la plus avancée au service des hommes, tout en respectant au mieux l'environnement traversé.



7

«ON THE ROAD»

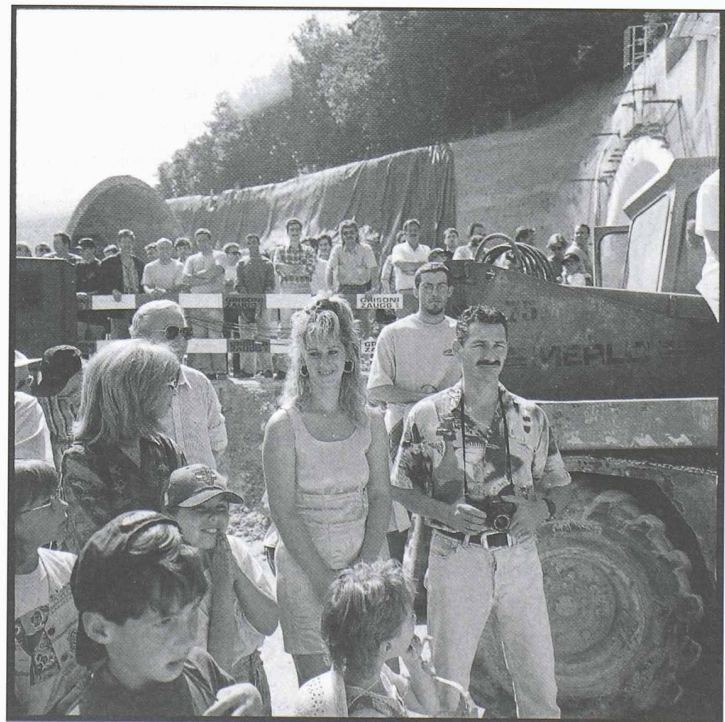
Sous ce titre emprunté à l'écrivain américain Jack Kerouac, icône de la «beat generation», le photographe Jean-Luc Cramatte a rassemblé une série de photographies documentant le travail quotidien des ouvriers ayant œuvré sur les chantiers de l'A1.

Cet ensemble fait l'objet d'une exposition, visible au Musée d'art et d'Histoire de Fribourg, ainsi que de la publication d'un livre. La couverture du présent numéro, en empruntant l'une des images de Cramatte, rend hommage à ceux qui, parfois au prix de leur vie, ont réalisé ce tronçon d'autoroute.

FDC

«On the Road», exposition de photographies de Jean-Luc Cramatte, Musée d'Art et d'Histoire de Fribourg, du 30 mars au 17 juin 2001, mardi-dimanche de 11h à 18h, jeudi de 11h à 20 h.

«On the Road», Christoph Merian Verlag, Bâle 2001, 200 pages, 100 photographies de Jean-Luc Cramatte, textes de Verena Villiger, Ignaz Strebel et Urs Stahel (éditions française et allemande, Fr. 78.-)



2