



A5 Grandson - Vaumarcus

Le dernier chaînon

Sur sol vaudois, le 1er tronçon autoroutier, l'A1 Genève – Lausanne, a été inauguré pour l'ouverture de l'exposition nationale de 1964 à Lausanne. Aujourd'hui, l'avant-dernier tronçon, l'A1 entre Yverdon-les-Bains et Payerne, est en voie de finition et sera inauguré au printemps 2001.

L'autoroute A5, qui relie Yverdon-les-Bains à Soleure, fait partie du réseau des routes nationales adopté en 1960 par les chambres fédérales. Elle se justifie par le souci de développement et de desserte de tout l'arc jurassien.

En 1984, la construction de l'A5 s'est arrêtée à Grandson. Le tronçon Grandson – Vaumarcus, actuellement en cours de réalisation, est donc le **dernier chaînon manquant du réseau autoroutier vaudois**. La mise en service, planifiée pour octobre 2004, coïncide approximativement avec une autre exposition nationale, l'Expo.02 dite Exposition nationale des trois lacs.

Long de 206 km, le réseau autoroutier vaudois aura été réalisé en un peu plus de 40 ans. Il constitue une contribution majeure pour la circulation des biens et des personnes ainsi que pour le développement économique du pays.

Pour cela, il aura fallu vaincre les difficultés liées au relief tourmenté, à la topographie compliquée, à la diversité de la qualité des sols, tenir compte des contraintes légales, environnementales et cadastrales, des procédures administratives, des conditions climatiques, en respectant les intérêts des collectivités locales concernées par le tracé. Pour les offices fédéraux et services cantonaux responsables, pour les nombreux bureaux d'études mandatés, pour toutes les entreprises adjudicatrices et leurs sous-traitants, d'une manière générale pour tout le secteur économique de la construction routière, c'est l'aboutissement d'une longue et passionnante aventure.



1960

L'A5 d'Yverdon-les-Bains à la frontière neuchâteloise

Les chambres fédérales planifient une autoroute de 3ème classe le long du pied du Jura entre Yverdon et Soleure.

1972

Le Conseil Fédéral décide de reclasser la route nationale 5 en autoroute de 2ème classe, soit un profil comprenant 2 x 2 voies + 2 bandes d'arrêt d'urgence + un terre-plein central de 2 m.

1971

1ère étape: d'Yverdon-les-Bains à Grandson

Approbation par le Conseil Fédéral du projet général de l'autoroute à 4 voies.

1975

Le projet définitif est soumis à l'enquête publique en novembre.

1976

Le 5 juillet, le projet définitif est adopté par le Département fédéral de l'Intérieur.

1979

Début des travaux de l'autoroute. A la suite d'une remise en cause politique, les derniers kilomètres sont réalisés à trois voies.

1984

Mise en service le 27 juin.



1. Terrassement de l'autoroute avec trois petits ouvrages: pont sur le ruisseau des Creuses • passage inférieur, Prélochamp • ponceau sur le canal du Ponthet
2. Fouilles archéologiques à Onnens
3. Ponts sur l'Arnon



2ème étape: de Grandson à Vaumarcus

1976

Un 1er projet général est déposé à l'Office fédéral des routes, mais il reste bloqué dans l'attente d'une prise de position sur l'A1 Yverdon-les-Bains – Avenches. Ce projet passait dans le haut du Bois de Seyte à une altitude de 570m et atteignait la frontière cantonale au-dessus du camp de Vaumarcus. Ce projet est une semi-autoroute à 3 voies.

1981

A la demande d'un groupe de 4 associations écologiques (AST, LVPN, WWF, SAP), une variante utilisant au maximum le tracé de la route cantonale en passant au sud des villages d'Onnens et de Corcelles est étudiée puis abandonnée.

1985

Le Canton de Neuchâtel modifie son projet dans la traversée de la Béroche. Le nouveau tracé rejoint la route cantonale au bord du lac à Vaumarcus.

1987

Les Cantons de Vaud et Neuchâtel déposent un nouveau projet général entre Grandson et Bevaix. Les tronçons en tunnels sur Neuchâtel sont planifiés à 4 voies, mais le reste est à 3 voies.

1989 à 1991

La nouvelle législation sur l'environnement entraîne le réexamen du tracé. L'autoroute aura 4 voies sur le Canton de Neuchâtel. Les projets Rail 2000 sont connus et on étudie un nouveau tracé sud pour l'A5 mais celui-ci est rapidement abandonné.

1994

Le 24 août, le 3ème projet général accompagné d'une étude d'impact sur l'environnement est approuvée par le Conseil d'Etat vaudois qui choisit l'option à 4 voies.

1996

Le 14 février, le Conseil Fédéral approuve le projet général de l'A5. Il s'agit d'une autoroute de 2ème classe à 4 voies qui tient compte du tracé de Rail 2000 en cours de réalisation, de la création d'une jonction à Vaumarcus, de la suppression des tunnels de la Rochelle et d'une modification importante de la route cantonale 401a.

1997

Mise à l'enquête publique du projet définitif et du rapport d'impact sur l'environnement, du 3 juin au 2 juillet.

1998

Le 23 octobre, approbation du projet par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

1999

Début des travaux.

2004

Mise en service prévue à la fin de l'année sur les cantons de Vaud et Neuchâtel.

3



Combien ça coûte ?

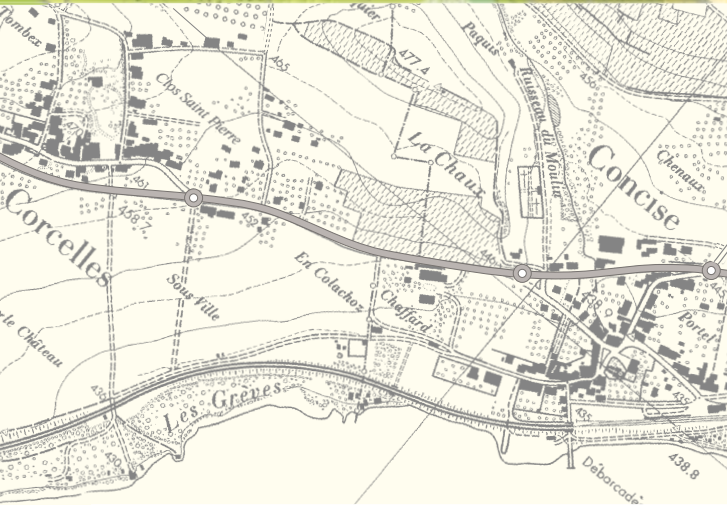
(extrait récapitulatif du devis du projet définitif de septembre 1998, actualisé en sept. 2000)

Désignation	Montants en millions CHF
Dépenses générales, projet et direction des travaux	37
Acquisitions et remaniements parcellaires	17
Travaux routiers et protection de l'environnement	113
Grands ouvrages d'art et routes importantes	17
Tunnels et galerie d'Onnens	166
Passages inférieurs, passages supérieurs, travaux d'adaptation	30
Places de repos « Coteaux de Bonvillars »	5
Travaux accessoires divers et archéologie	15
Total	400



4

5



6



- 4. RC 401a, giratoire à l'est de Concise
- 5. Travaux préliminaires de déviation de la route cantonale sous les futurs ponts de la Raisse
- 6. Ponts de Corcelles-près-Concise
- 7. Travaux de terrassement pour: • tunnels de Concise, portails est • ponts sur la Dia • tunnels de la Lance, portails ouest
- 8. Au bord du lac, la route cantonale qui sera rendue à la nature

Programme des travaux

Désignation	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
RC401a - 1ère phase	[Barre orange]						
RC401a - aménagement final						[Barre orange]	
Ouvrages							
Passages inf + sup + petits ouvrages	[Barre rose]						
Ponts AR sur l'Arnon		[Barre rose]					
Galeries d'Onnens		[Barre violette]					
Ponts de Corcelles		[Barre rose]					
Tunnels de Concise		[Barre olive]					
Ponts sur la Dia		[Barre rose]					
Tunnels de la Lance			[Barre olive]				
Ponts de la Raisse			[Barre rose]				
Travaux routiers							
Piste de chantier + trav. préparatoires	[Barre orange]						
Décapage + cadastre souterrain		[Barre brune]					
Terrassement		[Barre brune]					
Sources, canalisations, fondations		[Barre bleue]					
Canalisations, fondations				[Barre bleue]			
Revêtement bitumineux					[Barre noire]		
Finitions						[Barre grise]	
Aménagement de l'Arnon						[Barre bleue]	
Ouverture A5							[Point rouge]



Echelle - 1: 12'200

7



8



Edité par:
Service des routes, division routes nationales, av. de l'Université 3, 1014 Lausanne.
Coordination et rédaction:
D. Weidmann archéologue cantonal, C. Falquet, F. Menna et M. Wittig
Archéologie:
D. Weidmann archéologue cantonal, C. Falquet, F. Menna et M. Wittig
Graphisme & illustrations:
Ide NET SA Design, 1562 Corcelles/Payerne
Photographies: (sauf archéologie)
Photoconstruction J. Jeker, 1026 Denges
Impression:
Imprimerie Corbaz SA, 1520 Montreux

La RC 401a, une route cantonale à réaménager

Généralités

Aujourd'hui encore, la seule voie principale de communication routière sur la rive nord du lac de Neuchâtel passe par la route cantonale 401a. Elle traverse, en territoire vaudois, les trois villages d'Onnens, Corcelles-près-Concise et Concise.

Le trafic journalier moyen actuel est de l'ordre de 15'000 véhicules/jour dont 10% de camions. Sans l'autoroute A5, le plan de charge en 2010 montre un trafic estimé à 19'000 véhicules/jour. La mise en service de l'A5, en octobre 2004, supprimera la presque totalité du trafic de transit. Essentiellement local, le trafic ne sera plus alors que d'environ 5'000 véhicules/jour.

Le réaménagement actuel s'inscrit dans le contexte global du projet de réalisation de l'autoroute A5. Il prend en compte les mesures préconisées par le rapport d'impact du projet définitif de juin 1997. L'exécution des travaux est prévue en deux phases bien distinctes.



Phase préliminaire

Cette première phase, commencée en avril 1999 est actuellement presque terminée. Elle comprend les aménagements suivants:

- correction du tracé entre Onnens et Corcelles-près-Concise;
- élargissement de la chaussée hors localité de 6.20m à 7.30m entre Corcellettes et Onnens;
- création de 10 giratoires. Les deux giratoires construits, l'un à Corcelles-près-Concise et l'autre à l'est de Concise, dans le cadre du projet « Rail 2000 », sont définitifs. Les autres sont provisoires. Ils permettent de fluidifier le trafic, de modérer la vitesse des automobilistes et par conséquent de diminuer les risques d'accidents pendant la durée de construction de l'autoroute;
- à l'est de Concise, l'une des trois pistes existantes est maintenant réservée pour les 2 roues légers et le trafic de chantier, principalement pour l'évacuation des déblais provenant des tunnels de Concise et de la Lance. Le trottoir côté lac sert à la fois pour les piétons et les cyclistes;
- aménagements en traversée des villages d'Onnens et Concise.

Réaménagement définitif

Cette phase interviendra après la mise en service de l'A5 qui va profondément modifier le rôle de la route cantonale. Le projet



définitif n'est pas encore finalisé. Un concours est mis sur pied par le Service des routes avec les participations du Service de l'aménagement du territoire et des communes concernées. Cependant, les éléments suivants sont déjà acquis au niveau du projet définitif:

- à partir du giratoire de La Raisse, la route cantonale sera déviée vers le nord. Elle passera sous l'A5, puis partira en direction de la jonction de Vaumarcus en se situant entre la nouvelle voie de chemin de fer (Rail 2000) et l'autoroute;
- revitalisation de la zone riveraine de la Rochelle entre le hameau de la Raisse et Vaumarcus. La route cantonale existante sera supprimée et l'emprise actuelle restituée à la nature;
- du fait de la diminution du trafic, une partie des giratoires provisoires sera vraisemblablement supprimée;
- sous l'impulsion des planificateurs d'Expo.02, le concept HPM (human powered mobility = mobilité à force humaine) sera pris en compte avec la création de trottoirs et d'itinéraires cyclotouristes. Il est même envisagé d'utiliser à cet effet l'ancien tracé des voies C.F.F.



1. Rond-point de la Poissine
2. Rond-point de Corcellettes
3. Rond-point de Corcelles-près-Concise

Découvertes archéologiques sur le tracé de l'A5

Des millénaires de présence humaine, un arrière-pays intensément occupé et cultivé: c'est ce que révèlent les recherches archéologiques entreprises depuis 5 ans entre Onnens et Concise, sur le tracé de l'A5, bien avant que les premiers entrepreneurs ne démarrent leurs travaux.

Ce magnifique paysage qui s'étend au pied du coteau jurassien, traversé par l'A5, était pratiquement inexploré par les archéologues avant 1995. Seuls quelques menhirs notamment à Corcelles-près-Concise, indiquaient que nos ancêtres de la préhistoire avaient fréquenté les coteaux et vallons, et pas seulement les rives du lac. Pour prévenir toute surprise lors de l'ouverture de chantiers qui affectent une énorme surface du terrain, la section monuments historiques et archéologie du service des bâtiments a fait explorer le tracé prévu par sondages méthodiques, ce qui a permis de détecter la présence et l'emplacement de dizaines de sites archéologiques enterrés, insoupçonnables en surface des champs et des vignes.

La sauvegarde des sites archéologiques menacés par les réalisations autoroutières doit être incluse dans les travaux: cette exigence a pu être satisfaite par un vaste programme de fouilles ininterrompues depuis 1995, occupant de vingt à plus d'une centaine d'archéologues et de fouilleurs.



Les découvertes se sont multipliées sur le tronçon long d'une dizaine de kilomètres. Elles concernent surtout les temps préhistoriques, l'âge du Bronze et l'âge du Fer, où l'occupation du territoire semble avoir été particulièrement dense.

Elles se concentrent tout particulièrement dans la région du village d'Onnens, dans la périphérie de petits lacs et de régions marécageuses aujourd'hui disparus.

Sur plus de 7'000 m² des traces de campements de chasseurs-cueilleurs, qui semblent avoir particulièrement apprécié ce site entre le 9^{ème} et le 6^{ème} millénaire avant J.-C. C'est un des plus vastes gisements de ce genre observé en Suisse romande. Il produit de nombreux outillages en silex de très petites dimensions, pour les équipements de chasse, le travail des peaux et du bois.

Les vestiges de plusieurs villages d'agriculteurs successifs, aux maisons de bois et de terre, sont apparus en différents endroits. Les recherches conduites sur plusieurs dizaines de milliers de m², et par endroit sur plusieurs mètres d'épaisseur ont mis au jour de nombreux témoins de l'architecture et de la vie quotidienne, depuis le Néolithique moyen (vers 4000 ans av. J.-C.) jusqu'au Moyen Âge.

Cet étrange vase allongé (27 cm de hauteur) a été découvert intact dans une fosse fouillée en 1997. Il s'agit d'un dépôt rituel ou d'une tombe à incinération helvète (vers 100 av. J.-C.).



Les fragments de poterie sont particulièrement abondants, permettant de reconstituer l'évolution des diverses formes de tasses, jarres, marmites, pots à provisions au cours des siècles d'occupations. Des tombes de plusieurs périodes et de différents genres sont apparues le long du tracé entre Onnens et Concise: sépultures préhistoriques marquées par des tertres de pierre (tumuli) inhumations ou incinérations d'époque romaine...

Manifestation des croyances ou des préoccupations religieuses des premiers habitants, de nombreux mégalithes, menhirs et stèles jalonnent également cette région. Les découvertes de ce genre se sont multipliées. L'époque romaine et le Moyen Âge ont amené leur lot de découvertes, sous forme de tronçons de chemin, de renforcements de berges de rivière, de soubassements de fermes, de tombes, de terrasses...



1. De patients nettoyages mettent en évidence les fragiles structures contenues dans le terrain.
2. Tombe romaine. (Concise, Les Pereys)
3. Fosse isolée et foyer riche en céramiques datant de l'âge du Bronze (vers 1500 av. J.C.).

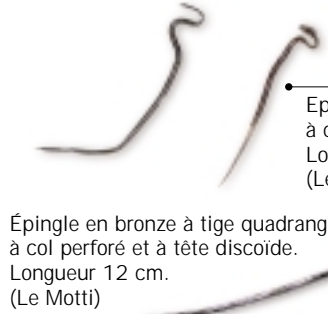
ECHELLE DU TEMPS

Aperçu des découvertes sur l'A5 (VD) au 01.09.2000



Lavoir et route abandonnée aux env. de 1880. (Le Motti)

Contenu d'une tombe d'enfant, composée d'un collier de perles en verre, d'un coq, jouet en céramique, et d'une bouteille en verre, d'une hauteur de 11 cm. (Bonvillars, Les Oux)

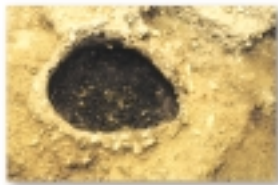


Épingles en bronze à col-de-cygne. Longueur 9 cm. (Le Motti)

Épingle en bronze à tige quadrangulaire, à col perforé et à tête discoïde. Longueur 12 cm. (Le Motti)



Tessons de céramique campaniforme. (Praz Berthoud)

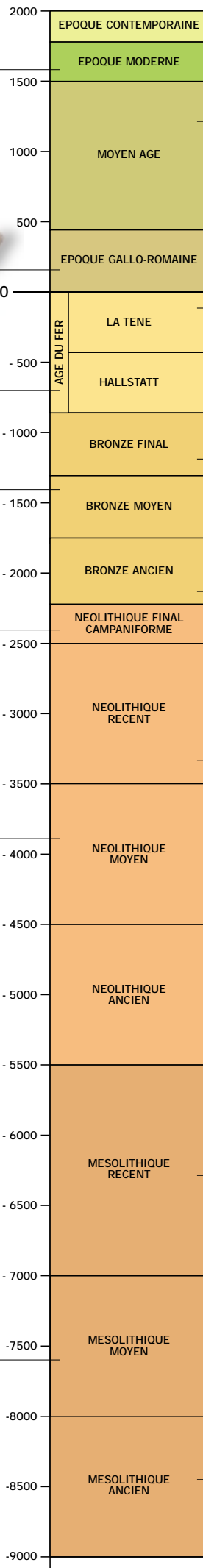


Fosse-foyer, (100 x 80 x min. 60 cm). (Praz Berthoud)



Silex taillés: pointes effilées (armatures de flèches). Longueur 17 mm. (Praz Berthoud)

Tous les objets proviennent d'Onnens, exceptés les vestiges romains de Bonvillars - Les Oux et Concise - Pereys.



Divers objets du Moyen Age. (Le Motti)



Offrandes céramiques déposées dans une fosse. (Beau Site)



Pendentif en forme de rouelle en bronze. Diamètre 9 cm. (Le Motti)



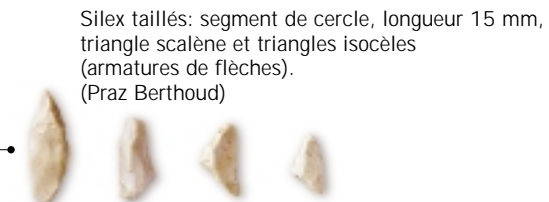
Tasse en céramique. Hauteur 9 cm. (Le Motti)



Pendeloque en pierre polie. Longueur 5,5 cm. (Praz Berthoud)



Silex taillés: lamelle à encoche, longueur 3 cm et trapèzes. (Praz Berthoud)



Silex taillés: segment de cercle, longueur 15 mm, triangle scalène et triangles isocèles (armatures de flèches). (Praz Berthoud)