Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 57 (1977)

Heft: 1

Artikel: Réalisations autoroutières suisses et leur intégration aux réseaux européens

Autor: Jakob, Jules / Knobel, Walter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886878

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: 08.07.2025

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

JULES JAKOB
WALTER KNOBEL

Réalisations autoroutières suisses et leur intégration aux réseaux européens

Le réseau suisse

La planification par la Confédération d'un nouveau réseau de routes d'importance nationale a commencé il y aura bientôt 20 ans, à l'époque du vote massif par le peuple et les cantons suisses conférant des compétences nouvelles dans ce domaine aux autorités fédérales. Contrairement à l'appellation en usage en France, ces grandes artères sont en Suisse les routes nationales.

Les études et les réalisations autoroutières sont basées en particulier sur deux courants très importants de trafic, déjà connus lors de la construction des chemins de fer :

D'une part, la liaison des centres urbains du Plateau entre Genève et St Margrethen passant par Lausanne, Berne, Zurich et St-Gall : route nationale N 1. D'autre part, dans la direction perpendiculaire, l'artère de caractère plus international franchissant les Alpes entre Bâle et Milan, par Lucerne, le tunnel du St-Gothard (qui sera ouvert à la circulation en 1980), Bellinzone et Chiasso : route nationale N 2.

A cette croix N 1/N 2 sont venues s'ajouter, par arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960, les liaisons importantes aux régions touristiques, et celles destinées à désenclaver certains cantons périphériques.

La figure 1 représente l'état des travaux de construction des routes nationales à fin 1976. Sur les 1.839 km au total, 53 % ou 975 km sont terminés et 20 % ou 364 km sont actuellement en cours de construction. Le réseau comprend :

82 km d'autoroutes à six voies,
1.390 km d'autoroutes à quatre voies,
307 km de semi-autoroutes et,
60 km de routes à trafic mixte.

Le programme de construction prévoyait initialement un achèvement de ce réseau en 1985, mais des raisons budgétaires et certaines oppositions contre les tracés projetés provoquent un étalement des délais, estimés actuellement jusqu'aux environs de 1995.

Nous n'entrerons pas ici dans d'autres considérations techniques ou financières propres au réseau des routes nationales. Précisons cependant qu'il n'y est pas prélevé de péages, conformément à la Constitution fédérale. Le financement de la construction est assuré par l'usager lui-même grâce à l'affectation obligatoire de 24 % des droits douaniers sur les importations de carburants pour moteurs et à des taxes spéciales complémentaires (actuellement 30 centimes par litre de carburant importé en Suisse). Seul le tunnel du Grand St-Bernard entre le Valais et l'Italie, passant sous le col routier du même nom, est à péage parce qu'il a été construit sur des bases privées et qu'il n'est pas intégré au réseau des routes nationales.

Contacts avec les pays voisins

De tout temps, la Suisse a dû une partie de sa prospérité au fait qu'elle se trouve placée sur des artères du grand trafic international européen, en particulier entre l'Allemagne, la France et l'Italie. En assurant le contrôle des passages alpins ou en réduisant l'obstacle topographique par des aménagements impressionnants et coûteux, notre pays ne fait que poursuivre une politique ancestrale. De plus il contribue ainsi au rapprochement des peuples et des civilisations de notre continent, en particulier entre le Nord et le Sud des Alpes.

Il est dès lors intéressant de rappeler que la Suisse est touchée par plusieurs itinéraires européens, numérotés selon l'ancienne Déclaration de 1950 ou le nouveau projet d'Accord de 1975 sur les grandes routes « E » de trafic international de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Les routes « E » passant par le territoire suisse font presque toutes partie intégrante du réseau des routes nationales fixé par les Chambres fédérales. Quelques tronçons seulement coïncident avec des routes cantonales.

Il est également intéressant d'analyser le trafic routier entre l'étranger et notre pays. Un des résultats de l'enquête sur le trafic aux frontières faite par la Commission fédérale de la conception suisse des transports (v. fig. 2) se rapporte au nombre des personnes entrées par la route en Suisse le 8 août 1973. Les flèches donnent le recensement de plusieurs routes ou postes de douanes regroupés par secteurs frontaliers. De cette façon, les caractéristiques du trafic apparaissent graphiquement : confirmées par d'autres analyses, les principales fréquences se concentrent à Genève, à Bâle et à Chiasso. Entre ces trois centres, il y a une grande répartition du trafic sur les nombreux passages routiers où existent des postes de douanes ouverts. Des études plus poussées montrent aussi que les traversées du Jura entre la France et la Suisse sont toutes relativement peu chargées, celles de Pontarlier — Vallorbe, Morteau et Delle restant cependant les plus importantes, en dehors de Genève et Bâle.

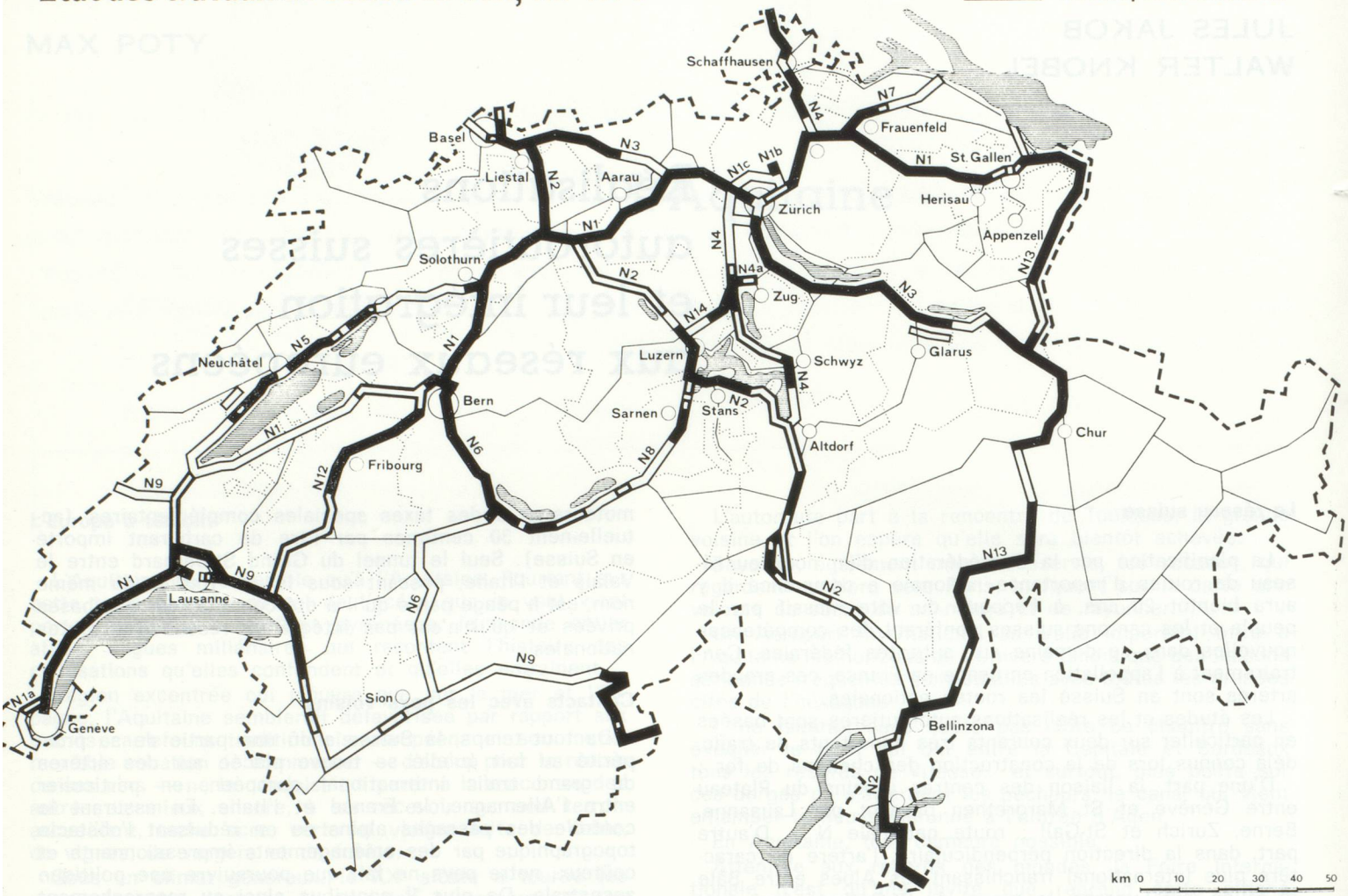
Schweizerische Nationalstrassen / Routes nationales suisses

Stand der Bauarbeiten, Ende 1976
Etat des travaux de construction, fin 1976

Legende / Légende:

ausgeführt / terminé

im Bau / en construction



Raccordement des routes nationales aux liaisons internationales

On demande souvent comment nos routes principales et autoroutes sont raccordées aux réseaux étrangers. Voici un aperçu des problèmes essentiels qui se posent le long de notre frontière, correspondant aux informations officielles de nos pays voisins (voir fig. 3, « Autoroutes 1976 »).

1. **Liaisons avec la France**

a) **Canton de Genève.** — Commençons par Genève où se trouve la solution la plus élaborée, bien qu'encore controversée, pour une liaison à quatre voies entre le réseau des routes nationales suisses et les autoroutes françaises. Notre pays envisage la mise en service en 1985 du prolongement de la N 1 Zurich-Berne-Lausanne-Genève jusqu'à la frontière française (Perly/St-Julien) par la N 1a. Il s'agit du dernier tronçon suisse de l'artère européenne à quatre voies Scandinavie-Espagne, qui forme en même temps la ceinture ouest de l'agglomération genevoise.

De son côté, la France prévoit la création de l'axe autoroutier F 42/A 42/B 41 assurant la liaison entre la vallée du Rhône (Lyon) ou Paris/Mâcon, et la vallée de l'Arve (Annemasse), par le nord du Salève et à travers la zone franche, en direction du tunnel du Mont-Blanc (Route Blanche). Les travaux avancent d'autre part sur l'autoroute A 41 raccordant Annecy et Chambéry par le sud du Salève au tunnel du Mont-Blanc et à Genève (voir article de M. Michel Fève, Directeur des routes et de la circulation routière à Paris, dans le n° 4/1976 de la présente Revue économique franco-suisse).

Un accord technique, signé au début de 1975 par les autorités techniques des deux pays, a donné le feu vert aux études détaillées des ouvrages autoroutiers et douaniers nécessaires à la frontière. Jusqu'à la réalisation de cette solution à long terme, la Suisse se raccorde pour le moment à la Route Blanche française (B 41) en aménageant les routes principales urbaines T 1a et T 41 entre Cointrin-Plan-les-Ouates et Thônex.

b) **Canton de Vaud.** — Un autre axe européen traverse la Franche-Comté, les cantons de Vaud et du Valais pour rejoindre le nord de l'Italie par les cols du Grand St-Bernard ou du Simplon. Entre Lausanne et Dijon, les travaux sont en cours du côté suisse jusqu'à Chavornay, du côté français entre Besançon et Pontarlier, en vue d'améliorer le franchissement de la chaîne jurassienne par Vallorbe, et de relier entre elles les autoroutes N 1 suisse et A 36 française. La route nationale à quatre voies de Lausanne à Chavornay et Yverdon est en pleine construction, une ouverture partielle étant prévue pour 1979 déjà jusqu'à la jonction (diffuseur) d'Oulens. L'exécution

du tronçon Chavornay-Vallorbe devrait commencer vers 1979/1980 et des accords concernant le lieu de passage à la douane sont en voie d'élaboration entre les autorités suisses et françaises.

c) **Canton de Neuchâtel.** — Le réseau des routes nationales ne prévoit pas de traversées jurassiennes dans le canton de Neuchâtel. Mentionnons cependant que les routes principales du Val de Travers (T 10) et de La Chaux-de-Fonds (T 11) sont améliorées par des aménagements ponctuels, dont les plus importants sont le Tunnel de la Clusette et les ponts de Valangin, subventionnés récemment par la Confédération.

d) **Cantons de Berne et du Jura.** — Le Jura bernois n'est pas traversé par une route nationale. Un projet de route Transjurane sortant de Suisse à Delle est cependant actuellement à l'étude. Le futur canton du Jura, bientôt détaché de celui de Berne, y voit une artère vitale entre le Plateau suisse et l'autoroute française A 36 Mulhouse-Beaune, à Montbéliard. Le trafic de transit relativement faible ne justifie pas de décisions hâtives, mais un premier ouvrage, le tunnel sous les Rangiers, pourrait être mis en chantier dès que son financement sera assuré.

e) **Bâle-Ville/Mulhouse.** — Le point précis à la frontière des jonctions d'autoroutes suisse et française (N 2 et A 35) vers l'aéroport de Bâle est encore à fixer. La jonction pourrait se faire du côté Suisse par une tangente au nord de l'agglomération bâloise, comprenant un nouveau pont sur le Rhin. De toute façon, cette liaison ne pourra pas être ouverte au trafic avant 1991, et des études communes franco-suisses devraient coordonner les exigences du projet de détail.

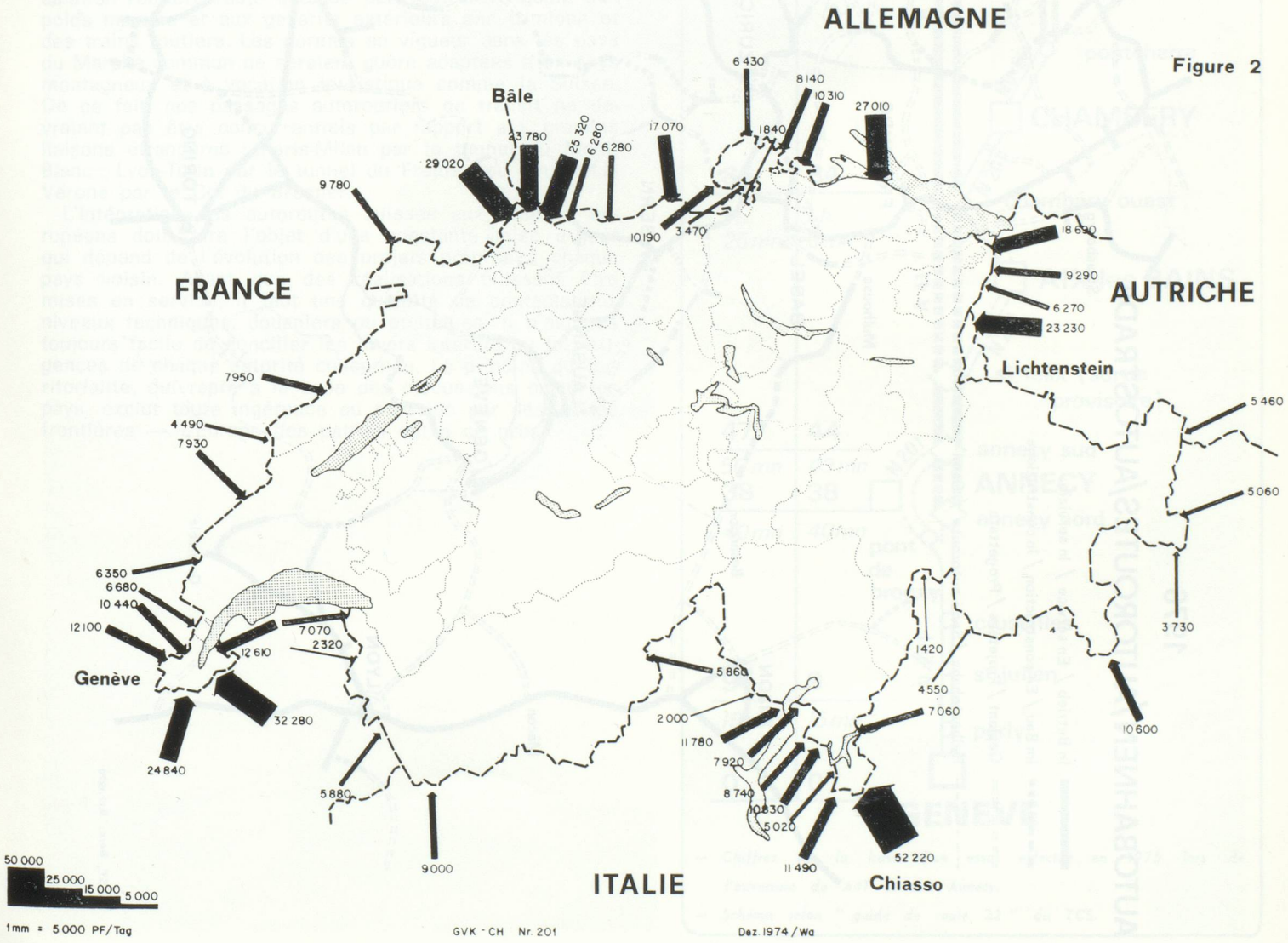
2. **Liaison avec l'Allemagne**

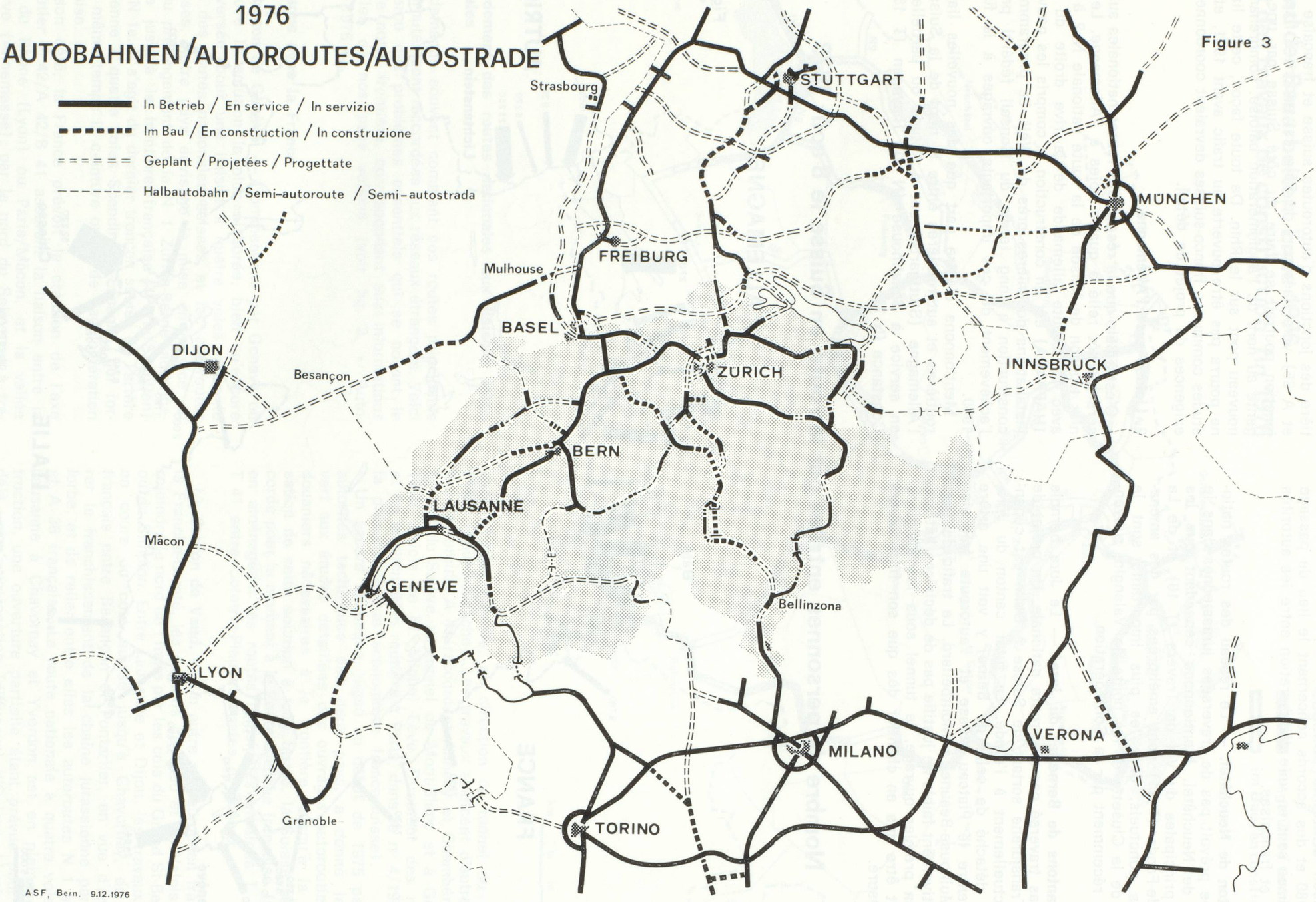
C'est à Bâle que le réseau des routes nationales suisses sera bientôt relié à quatre voies à l'Allemagne. Le dernier tronçon de liaison de la route nationale N 2 à Bâle avec l'autoroute allemande de la rive droite du Rhin (HAFRABA) est en construction, y compris les nouvelles installations douanières près de Weil. Le programme de construction à long terme du Conseil fédéral prévoit l'achèvement de ces importants ouvrages à la fin de 1980.

Mentionnons d'autre part que des nouvelles liaisons routières et autoroutières entre le nord de la Suisse et l'Allemagne (Stuttgart) sont à l'étude ou partiellement en service à Schaffhouse (N 4), Thayngen (T 15) et Constance (N 7).

Nombre de personnes entrées par la route en Suisse le 8 août 1973

Figure 2




1976
AUTOBAHNEN/AUTOROUTES/AUTOSTRADE
In Betrieb / En service / In servizio
Im Bau / En construction / In construzione
Geplant / Projetées / Progettate
Halbautobahn / Semi-autoroute / Semi-autostrada
Figure 3
Strasbourg
STUTTGART
MÜNCHEN
FREIBURG
Mulhouse
BASEL
DIJON
Besançon
ZURICH
INNSBRUCK
BERN
LAUSANNE
Mâcon
GENEVE
Bellinzona
LYON
VERONA
MILANO
Grenoble
TORINO
ASF, Bern, 9.12.1976

3. **Liaisons avec l'Autriche et vers le Liechtenstein**

Mentionnons aussi qu'un projet de traversée du Rhin près de St-Margrethen est à l'étude. Il s'agit d'une possibilité à long terme de liaison à quatre voies de la N 1 avec l'autoroute autrichienne de la rive droite du Rhin, dans le nord-est de la Suisse.

4. **Liaison avec l'Italie**

La première, et pour le moment encore la seule liaison autoroutière entre la Suisse et l'étranger, est en service depuis 1972 à Chiasso/Tessin. Ce raccordement à quatre voies à l'Italie est partie intégrante de l'axe du Gothard (N 2) et de celui du tunnel alpin du San-Bernardino (N 13) qui traverse le canton des Grisons.

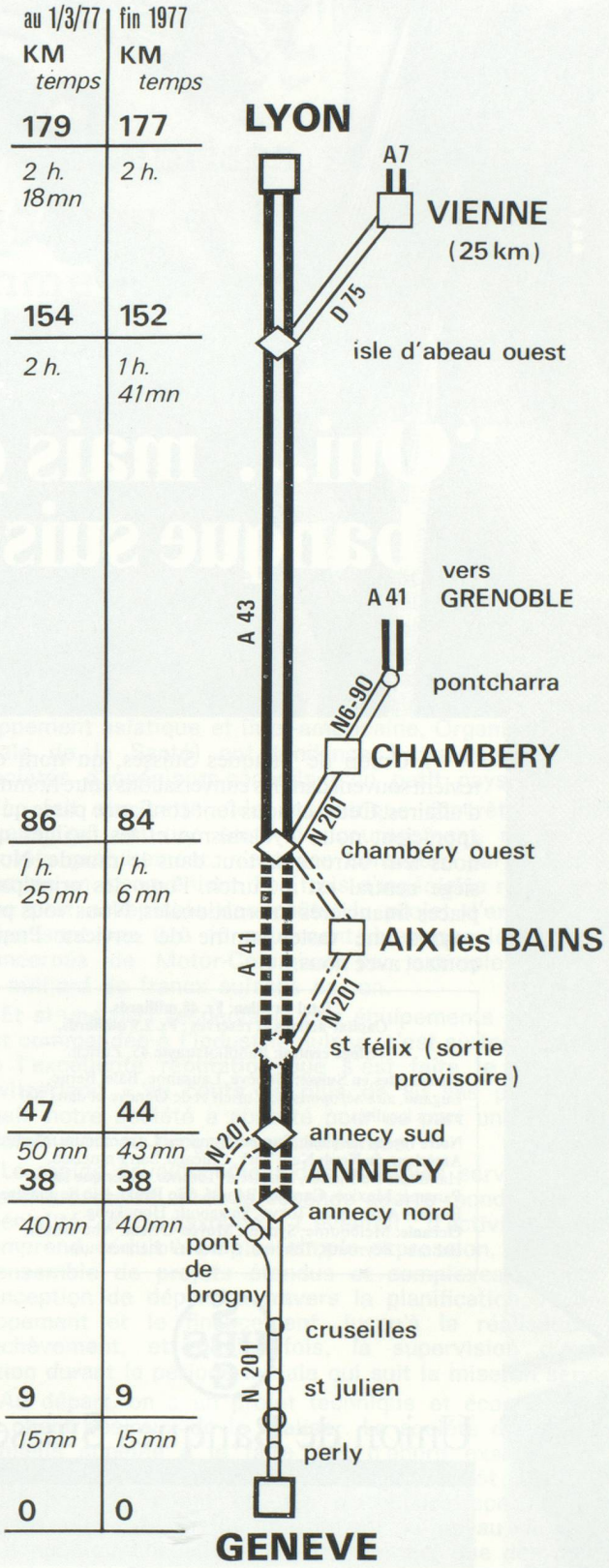
Entre le Valais et l'Italie, nous trouvons deux passages alpestres importants dont l'un est le prolongement de la route nationale N 9 par le Col du Simplon jusqu'à la douane de Gondo. Du côté suisse, la route nationale du Simplon, en partie ouverte au trafic mixte, a été considérablement améliorée. Quant à l'autre passage alpin très important entre Lausanne et Turin, il s'agit du tunnel privé et du col du Grand St-Bernard, dont nous avons parlé au début de notre exposé.

Conclusions

Rappelons pour terminer que la loi suisse sur la circulation routière reste quelque peu restrictive quant aux poids maxima et aux gabarits extérieurs des camions et des trains routiers. Les normes en vigueur dans les pays du Marché commun ne seraient guère adaptées à un pays montagneux et à vocation touristique comme la Suisse. De ce fait, nos passages autoroutiers de transit ne devraient pas être concurrentiels par rapport aux grandes liaisons étrangères : Paris-Milan par le tunnel du Mont-Blanc ; Lyon-Turin par le tunnel du Fréjus ; ou Innsbruck-Vérone par le Col du Brenner.

L'intégration des autoroutes suisses aux réseaux européens doit faire l'objet d'une constante mise à jour qui dépend de l'évolution des projets propres à chaque pays voisin. Avant que des réalisations puissent être mises en service, il faut une quantité de contacts aux niveaux techniques, douaniers ou politiques. Il n'est pas toujours facile de concilier les divers intérêts ou les exigences de chaque autorité concernée. Le principe de territorialité, qui reste à la base des discussions entre les pays, exclut toute ingérence ou pression par dessus les frontières — L'Europe des patries est à ce prix.

Depuis 5 ans, 190 km d'Autoroutes Alpines ont été construites. A la fin de 1977, ANNECY sera reliée au réseau, sa déviation ouverte : ainsi GENEVE sera à 2 HEURES de LYON.



— *Chiffres sur la base d'un essai effectué en 1975 lors de l'ouverture de A41 St-Félix - Annecy.*

— *Schéma selon " guide de route 22 " du TCS.*