Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 107 (1981)
Heft: 18

Artikel: Le sens des proportions: escarmouches routières
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-74352

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

Le sens des proportions

Escarmouches routières

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Une liaison autoroutière sera bientôt ouverte entre la Suisse romande et le reste du pays; ainsi sera mis fin à une situation qui défiait tous les principes de la solidarité confédérale.
En effet, alors qu'il était possible depuis belle lurette de se rendre de Hambourg à l'Oberland bernois sans quitter l'autoroute, l'ensemble de la Suisse romande était privée d'une liaison analogue avec la Ville fédérale et avec les centres industriels et économiques alémaniques. On n'épiloguera pas ici sur les motifs qui ont conduit à désavantager de façon aussi criante les Romands, au bénéfice notamment des milieux touristiques bernois ou autres...

Crépuscule autoroutier?

Au moment même où la Suisse romande est enfin rattachée au réseau national, les nuages s'amoncèlent sur les projets d'extension, notamment sur ceux qui concernent nos régions.
On n'ose pas encore envisager la réalisation de la N1 entre Yverdon et Morat, malgré l'esquisse d'une solution prenant en compte à la fois les oppositions fondées des milieux de la protection de la nature et les contingences de l'agriculture. Le conseiller national Biel, président de la commission chargée de la révision du programme des autoroutes, n'est pas précisément connu pour sa mansuétude à l'égard des Romands.
Comme il est permis de mettre en doute la relation entre les dommages subis par le barrage de Zeuzier et la galerie de sondage pour le tunnel du Rawyl, certains milieux bernois repartent en guerre contre la N6 en brandissant le spectre d'une situation similaire à celle de la Léventine depuis l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard, qui ne manquerait pas de se produire si la route du Rawyl était réalisée, selon ces prophètes.
Grâce à une habile exploitation de certains ressentiments, on essaie de nous faire croire que la majorité de nos concitoyens est favorable à une vignette autoroutière, sans même que soient définies les modalités d'une telle imposition et qu'on puisse en estimer les conséquences. Pour mieux faire passer la pilule, on la lie au projet d'imposition des poids lourds par une taxe spéciale. Il est évident que de telles mesures fiscales pourraient remettre en cause le rôle des autoroutes et, par conséquent, l'opportunité de leur extension.

Les Romands: des payeurs seulement?

Les statistiques le montrent, les autoroutes ont un rôle *régional* aussi bien que national. Jusqu'ici, les Romands n'ont pas bénéficié du second et fort peu du premier. Par contre, par le biais des taxes sur l'essence, ils ont contribué pour une part importante à la réalisation d'autoroutes ayant surtout profité aux régions les plus prospères du pays. Ils ont ainsi aidé, par exemple, au financement d'ouvrages extrêmement onéreux destinés à préserver la qualité de vie de régions alémaniques — il suffit d'emprunter la N2 entre Zofingue et Lucerne pour s'en convaincre.
S'il fallait suivre certains milieux d'outre-Sarine et condamner la N1 entre Yverdon et Morat ainsi que la N6, pour ne pas parler d'une liaison digne de ce nom avec le Jura, cela reviendrait à transformer les contributions romandes sous forme de taxes sur l'essence en impôt spécial, puisque les prestations correspondantes seraient supprimées!

Autoroutes pour tous, mais...

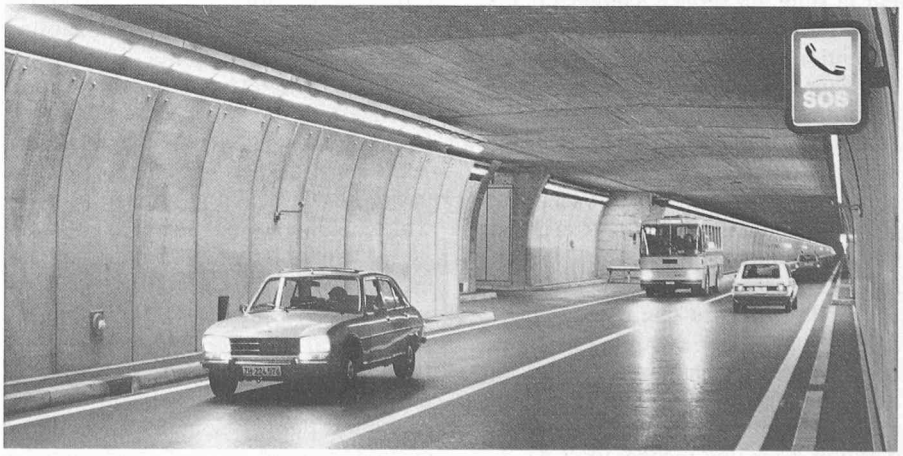
Le législateur l'a voulu ainsi: l'ensemble des routes et autoroutes suisses est mis gratuitement à la disposition des usagers. Les frais de construction, d'exploitation et d'entretien sont couverts par les impôts ordinaires et les prélèvements spécifiques. Aujourd'hui, ce principe est remis en question, de façon plus ou moins fondée.
Le décompte routier montre que les poids lourds ne paient pas entièrement leur part, alors que les voitures légères s'acquittent d'un montant supérieur à leur dû. Le trafic routier des marchandises constitue de plus une concurrence, à armes inégales, pour nos chemins de fer, dont les déficits sont couverts par la collectivité. Sous cet angle, l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard constitue de la part de l'Etat une opération financière particulièrement néfaste.
Les vacances ont à nouveau amené sur nos grandes voies de transit des dizaines et des dizaines de milliers d'automobiles étrangères dont l'apport économique pour notre pays n'est pas forcément à la mesure des inconvénients dont elles nous gratifient.

La Suisse restera la Suisse

Que cette constatation plaise ou non: la Suisse ne vit que par les compromis dont elle est capable. Il ne saurait en être autrement dans le domaine autoroutier:

— L'équipement final de notre pays en autoroutes ne saurait échapper à une révision, sans toutefois que les régions défavorisées jusqu'ici voient se perpétuer leur handicap.
— Les considérations relatives à l'environnement ne constituent pas de condamnation de réalisations futures, mais des exigences dont il convient de tenir compte.
— L'assainissement des CFF ne passera pas par des restrictions imposées au trafic lourd routier, mais ce dernier devra accepter de payer une juste part des frais qu'il occasionne aujourd'hui à la collectivité.
— Notre réseau autoroutier conservera son rôle actuel, ce qui exclut la vignette, mais les prélèvements sur l'essence ne seront plus exclusivement affectés aux autoroutes, tant il est vrai qu'à vouloir dissocier les coûts des différentes tâches de l'Etat, on ne change absolument rien au résultat d'ensemble. Dès lors, il est plus facile de faire payer les contribuables là où ils en ont l'habitude...

Jean-Pierre Weibel



SOS Rawyl?