

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 131 (2005)  
**Heft:** 08: Raccordement de l'A5

## **Sonstiges**

### **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:** 08.01.2026

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

# Dissimuler les autoroutes

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ



Historiquement, on peut faire coïncider la planification des routes nationales avec l'acceptation massive, le 6 juillet 1958, du contre-projet indirect à l'initiative populaire « Pour l'amélioration du réseau routier »<sup>1</sup>. A l'époque, les coûts du programme sont estimés à quatre milliards de francs et sa réalisation à une vingtaine d'années<sup>2</sup>. Aujourd'hui, le 7<sup>e</sup> programme de construction à long terme du DETEC<sup>3</sup> espère un achèvement des principaux tronçons pour 2016, alors que les investissements prévus pour la seule année 2005 sont de plus de 1,4 milliards<sup>4</sup> de francs.

Ces chiffres montrent d'abord que - sous réserve d'une amélioration spectaculaire de notre espérance de vie - la grande majorité des Suisses qui ont accepté le contre-projet ne vivront pas sa concrétisation. Ils prouvent aussi que les erreurs spectaculaires dans les estimations ne sont pas l'apanage des travaux souterrains et que leur ampleur est sans limite.

Quant à l'explication de ces mésestimations, elle tient sans doute en partie à une augmentation des contraintes environnementales qui finissent par devenir excessives, comme si l'intégration pouvait servir de compensation à l'obligation de polluer qu'impose notre mobilité.

Concernant l'application des mesures environnementales, il est amusant d'imaginer qu'un historien soit un jour chargé de reconstituer la chronologie de la construction de notre réseau sans avoir accès à des sources écrites : il obtiendra un précieux indicateur en établissant une statistique du pourcentage des tronçons couverts, une réponse aujourd'hui classique aux contraintes susmentionnées.

En effet, une des solutions récurrente aux problèmes environnementaux des autoroutes est de les enterrer - ce qui se justifie probablement en milieu urbain. Dans ces conditions, on peut légitimement se demander quel serait le résultat des processus actuels sur les tronçons exécutés au début du programme : la construction de l'A1 entre Lausanne et Genève - dont l'intégration semble tout à fait satisfaisante - serait-elle encore concevable aujourd'hui sans aucune zone recouverte ? Quelle serait la solution proposée pour le franchissement de la baie de Montreux en remplacement de la fabuleuse réalisation des viaducs ? Cette évolution semble finalement plus révélatrice d'une perte de spontanéité en matière d'intégration que de réels progrès. Elle explique en outre certainement une part des dépassements évoqués précédemment.

Il ne faut probablement voir dans tout cela que l'illustration d'un changement de sensibilité : si le vote massif de 1958 traduisait l'envie de disposer d'une mobilité accrue, notre attitude actuelle reflète notre difficulté à assumer ses conséquences. Alors on les dissimule.

Jacques Perret

<sup>1</sup> 515 000 oui contre 91 000 non, soit près de 85% d'acceptation

<sup>2</sup> « Programme d'allègement budgétaire 2004 : feuille d'information n°2 », 3 février 2005, éditée par la SSE et la Vestra (disponible sur <www.vestra.ch>)

<sup>3</sup> Communiqué de presse publié par l'OFROU le 2 juillet 2003

<sup>4</sup> Communiqué de presse publié par le DETEC le 2 février 2005

ÉDITORIAL