

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 136 (2010)
Heft: 15/16: Tunnel de Serrières

Sonstiges

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.](#)

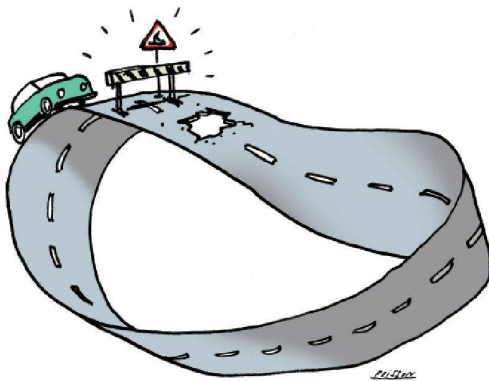
Terms of use

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: 19.06.2025

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

Prisonniers de notre mobilité



Comment, à une époque qui privilégie à outrance l'immédiateté, construire ou entretenir des infrastructures routières sans engendrer grogne et colère, tant de la part des utilisateurs que des riverains ? Comme pour les chantiers d'entretien de nos autoroutes, cette question se pose à nouveau dans le cadre de la construction de la N5, plus précisément pour les travaux entrepris à la hauteur de Serrières (NE). Il n'est certes pas aisé d'y répondre, mais il est tout aussi certain que nous, ingénieurs, ne nous impliquons pas suffisamment pour expliquer les difficultés que soulèvent l'organisation et la planification de tels travaux en Suisse.

Nous devrions tout d'abord expliquer pourquoi, à elle seule, la topographie de notre pays rend la réalisation des travaux d'entretien particulièrement inconfortable. Certains tronçons se composent en effet d'une succession de ponts

et de tunnels, des ouvrages qui, outre le fait d'engendrer un surplus d'entretien par rapport à une route en rase campagne, offrent souvent peu d'alternatives pour le maintien d'une circulation fluide. De plus, en Suisse, la distance moyenne entre deux villages – qui doit être de l'ordre de trois à quatre kilomètres – nous prive presque systématiquement d'options viables en matière de déviation : le détournement du trafic sur le réseau secondaire aboutit rapidement à la saturation de ce dernier. Finalement, le manque d'espace interdit la construction d'infrastructures provisoires sur des axes parallèles, comme cela se pratique parfois dans d'autres pays.

Ensuite, toutes les prévisions concernant l'évolution du trafic routier helvétique (et des déplacements en général) ont été largement dépassées – à l'instar de ce qu'on a pu observer à l'échelle planétaire. Donc, de nombreux tronçons de notre réseau routier sont aujourd'hui victimes d'embouteillages sans pour autant être l'objet de travaux. En plus, il va de soi que cet usage intensif des infrastructures favorise leur détérioration, rendant d'autant plus impératif ces travaux d'entretien dont les usagers préféreraient ne pas entendre parler.

Si ces explications, que les ingénieurs se doivent de relayer auprès du grand public, n'excusent pas les maladroites commises en matière de planification des travaux, elles pourraient en revanche contribuer à contrer la vision volontairement polémique des médias. Et, indirectement, nous faire comprendre que la multiplication des embouteillages est en fait avant tout la manifestation d'une question plus fondamentale, que la plupart d'entre nous rechignent à affronter : celui de savoir pourquoi et comment nous sommes petit à petit devenus prisonniers de notre propre mobilité.

Jacques Perret