

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger |
| Herausgeber: | Organisation des Suisses de l'étranger |
| Band: | 51 (2024) |
| Heft: | 5: Forêts, grands espaces et rébellion : face au vent dans le canton du Jura |
| Artikel: | Agrandir le réseau des autoroutes : une fausse bonne idée? |
| Autor: | Peter, Theodora |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-1077457 |

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: 15.01.2026

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

Agrandir le réseau des autoroutes: une fausse bonne idée?

La Suisse veut investir 5,3 milliards de francs dans l'extension de ses autoroutes. L'objectif est de réduire les embouteillages. Pour les adversaires du projet, construire plus de routes entraînera encore plus de trafic. Le 24 novembre 2024, les électeurs se prononceront au sujet de ce crédit controversé.

THEODORA PETER

Depuis soixante ans, plusieurs axes autoroutiers traversent la Suisse d'est en ouest et du nord au sud. Le tronçon de l'A1 situé au Grauholz, aux portes de Berne, est parmi les plus anciens. Jusque dans les années 1970, 16 000 véhicules l'empruntaient tous les jours. Aujourd'hui, il y en a près de 100 000, ce qui provoque des bouchons aux heures de pointe. Dans les années 1990, ce tronçon a été élargi à six voies, auxquelles devraient s'ajouter prochainement deux autres voies. L'élargissement prévu au Grauholz n'est qu'un des six projets qui bénéficieront de l'enveloppe totale de 5,3 milliards de francs affectée aux routes nationales. D'autres extensions autoroutières sont prévues, notamment au bord du lac Léman, ainsi qu'un nouveau tunnel routier sous le Rhin à Bâle et des galeries supplémentaires pour des tunnels près de Saint-Gall et de Schaffhouse.

Une alliance de quarante organisations de défense de l'environnement et partis politiques s'oppose à cette «extension effrénée des autoroutes» et a fait aboutir un référendum contre le crédit décidé par le Parlement. Le peuple devra donc se prononcer sur le projet en novembre 2024. «Construire des routes pour éviter les

embouteillages est un concept qui date du siècle dernier», déclare la conseillère nationale Verte Franziska Ryser (SG). Elle est coprésidente de l'association «actif-trafiC», pour qui le trafic individuel motorisé doit être complètement repensé. Au lieu de financer de «monstrueux projets fossiles», l'argent public ferait mieux d'être investi dans le transfert du trafic de la route au rail, souligne-t-elle.

Le paradoxe de l'œuf et de la poule

Pour les opposants au projet, les autoroutes «menacent le climat»: non seulement parce que le trafic routier est responsable d'environ un tiers des émissions de CO₂, mais aussi parce que les énormes quantités de béton et d'acier nécessaires pour construire les routes émettent également des gaz à effet de serre nocifs. À cela s'ajoutent la pollution sonore et la disparition de précieuses terres agricoles. Dans le cas des plans d'extension du Grauholz, l'association des paysans bernois s'insurge contre elle aussi contre la perte de plusieurs hectares de terres agricoles.

L'argument phare de la campagne des opposants est que des routes plus nombreuses et plus larges ne dé-

sengorgeront le trafic qu'à court terme, et que leur extension créerait de fausses incitations et entraînerait, à long terme, de nouveaux embouteillages. D'après les experts, il est difficile de savoir si davantage de routes entraîneraient réellement davantage de trafic. Pour Carsten Hagedorn, professeur en planification routière à la Haute école spécialisée de Suisse orientale (OST), on a affaire ici au paradoxe de l'œuf et de la poule: «Qu'est-ce qui est apparu en premier: le trafic ou la route?» En fin de compte, on construit des routes là où il y a une demande, a déclaré le professeur à la radio SRF. D'après lui, de nouvelles routes raccourciraient la durée des trajets: «Lorsqu'il s'agit de choisir entre sa voiture ou un autre moyen de transport, la durée du trajet est un

L'autoroute A1 près du Grauholz: il est prévu d'y ajouter deux voies supplémentaires, au détriment des terres agricoles à l'arrière-plan.
Photo Keystone

Le 10 mai 1962, le tout premier tronçon de l'actuelle autoroute A1 a été inauguré au Grauholz. Pas de glisières de sécurité au bord de la route, mais une foule de curieux amassés en ce jour pluvieux.

Photo d'archive Keystone



facteur important. Par conséquent, une extension des routes pourrait effectivement rendre la voiture plus attrayante.»

Le coût élevé des embouteillages

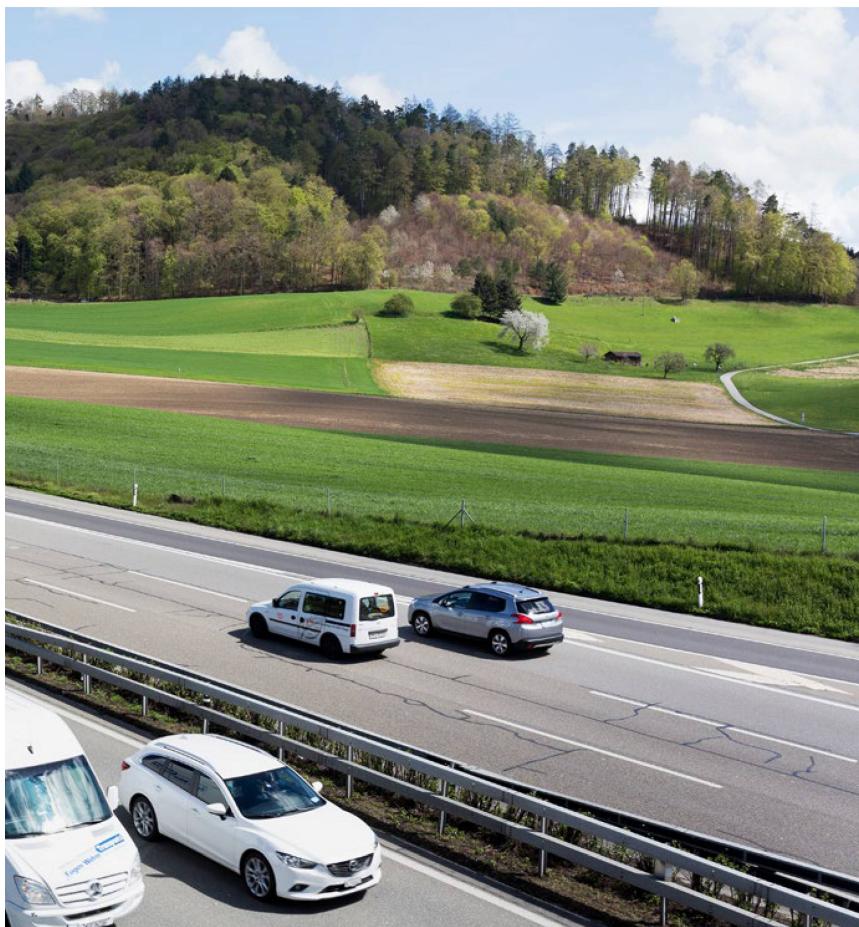
Pour les partisans du projet, il s'agit uniquement d'éliminer les goulets d'étranglement. L'infrastructure routière, vieille de plus de soixante ans, ne répond plus aux besoins actuels de la population et de l'économie, affirme l'entrepreneure Diana Gutjahr, conseillère nationale UDC (TG). «Lorsque nos forces vives sont bloquées dans les bouchons, elles ne peuvent pas travailler.» Et le choix du train n'est pas possible pour tous les travailleurs. En 2023, près de 48 800 heures d'embouteillage ont été enregistrées sur le réseau routier national, soit 22 % de plus qu'en 2022. Diana Gutjahr chiffre l'impact financier de cette surcharge du trafic à environ 1,2 milliard de francs par an.

Allonger la durée des transports, dit-elle, augmente le prix des produits et des services.

Le comité des partisans du projet fait aussi valoir que celui-ci déchargerait les villes et les communes. Une circulation fluide sur les axes principaux réduirait le trafic de contournement: les pendulaires utiliseraient moins d'«itinéraires bis» sur les routes secondaires ou dans les quartiers résidentiels. Ce qui améliorerait la qualité de vie de la population dans les villes et les agglomérations.

Lors du scrutin de novembre, trois autres projets seront mis en votation (voir encadré). Les Suisses de l'étranger qui possèdent ou louent des biens immobiliers en Suisse peuvent être concernés, en particulier, par les deux révisions du droit du bail.

Comité du «oui»: www.avancer-ensemble.ch
Comité du «non»: www.folie-autoroutiere.ch



Aperçu des votations du 24 novembre 2024

Crédit pour l'extension des routes nationales

Avec l'étape d'aménagement 2023, le Parlement a approuvé six projets pour un coût total de 5,3 milliards de francs. Il est prévu de construire des voies de circulation et des galeries de tunnel supplémentaires sur les tronçons autoroutiers très chargés. Une alliance de quarante organisations s'oppose à cette «folie autoroutière». Elle estime que le projet est dommageable, cher et inutile. Pour les partis bourgeois, favorables au projet, celui-ci ne vise qu'à éliminer les goulets d'étranglement (voir l'article à ce sujet).

Droit du bail I: des règles plus sévères pour la sous location

Un locataire qui souhaiterait sous-louer un appartement ou une chambre aura désormais besoin de l'accord écrit du propriétaire, et devra fournir plus d'informations sur la sous-location. Jusqu'ici, un accord oral suffisait. En cas d'infraction, les locataires risquent une résiliation de leur bail. L'association des locataires et les partis écologistes et de gauche s'opposent à cet affaiblissement de la protection des locataires.

Droit du bail II: résiliation du bail facilitée en cas d'usage personnel

En Suisse, il sera désormais plus facile d'utiliser pour son usage personnel un appartement donné en location. Jusqu'ici, le propriétaire d'un bien immobilier devait prouver, pour résilier un contrat de bail, qu'il avait «urgemment» besoin du bien en question pour lui-même ou pour des parents proches. La gauche s'oppose à cette «attaque du lobby immobilier visant à chasser les locataires pour relouer plus cher». La droite, favorable au projet, considère cette nouvelle réglementation comme équitable.

Financement uniforme des prestations de l'assurance-maladie

Dans le secteur de la santé, il existe aujourd'hui différents systèmes de financement en fonction du domaine concerné (ambulatoire, stationnaire, soins). Le Parlement espère qu'un financement uniforme fera baisser les coûts, par exemple en donnant la priorité aux traitements ambulatoires plutôt qu'aux séjours en hôpital, plus onéreux. Ce projet permettrait d'économiser jusqu'à 440 millions de francs annuels. Le syndicat SSP s'y oppose: il craint une dégradation des conditions de travail du personnel soignant, ainsi que de la qualité des soins.