

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 27 (1955)

Heft: 1

Artikel: Pour un réseau routier adapté aux besoins de la circulation

Autor: Berthoud, Ant.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124384>

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: 20.02.2026

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

POUR UN RÉSEAU ROUTIER ADAPTÉ AUX BESOINS DE LA CIRCULATION

Par Ant. Berthoud

Sait-on que notre pays vient en troisième rang parmi les régions touristiques les plus courues par les automobilistes internationaux?

On a pu évaluer à 2 millions environ les voitures et cars étrangers qui auront roulé en Suisse en 1954, ce qui représente une augmentation de 700 000 véhicules depuis 1953.

Bien souvent dans les localités situées sur les artères de grand trafic, on a déploré la vitesse excessive à laquelle roulent ces voitures. En effet, les conducteurs étrangers, habitués le plus souvent aux autoroutes de leur pays, ne se rendent pas toujours compte des multiples aléas qui les guettent chez nous : routes et chemins qui viennent constamment couper la route principale, passage dans des villages aux rues étroites, encombrement de la chaussée par des véhicules agricoles ou viticoles, troupeaux, enfants des écoles, etc.

Perte de temps, danger d'accidents accru, tel apparaît le résultat de ce que R.-F. Lombard, dans la *Gazette de Lausanne*, qualifie d'« anachronisme routier ». Ce journaliste souligne en ces termes l'urgence de l'évolution qui doit se faire en ce qui concerne le réseau principal de nos routes suisses, faute de quoi notre pays risque d'être considéré bientôt comme inutile et dangereux à traverser :

« La nécessité d'une coordination et d'un plan routier d'ensemble se fait sentir chaque jour d'une manière plus aiguë en Suisse. Le temps des « accommodages » par bribes, des améliorations par petits tronçons, apparaît de plus en plus comme dépassé.

» On a appris par bonheur cet été que les plans d'ensemble pour l'aménagement de nos grandes voies de transit allaient être étudiés par une commission, sur le plan fédéral. Il était temps. »

Quant à l'aspect financier du problème, il s'inscrirait probablement dans la perspective d'un milliard pour un réseau de 500 km.

Nous pouvons dire qu'aujourd'hui cette Commission fédérale est en plein travail et que ses études se poursuivent non seulement en ce qui concerne la construction même de l'autoroute, mais aussi le financement de cette gigantesque entreprise. Car il est en effet délicat de s'appuyer sur les statistiques qui ont été publiées, suivant lesquelles les dépenses routières seraient, à l'heure actuelle, largement compensées par les recettes fédérales et cantonales provenant des impôts, taxes, droits d'entrée et sur l'essence, etc., dont sont grevés les véhicules à moteur. Il faudrait tenir compte, pour avoir des chiffres exacts, d'autres facteurs encore, et notamment des dépenses souvent considérables portées pour les routes au budget des *communes*. D'autre part, les progrès réalisés par la technique en fait de construction automobile permettent d'obtenir maintenant des machines d'une grande puissance, avec de petites cylindrées – automobiles qui sont grevées d'impôts par conséquent beaucoup moins forts – ce qui infirme l'opinion souvent émise que plus le nombre des véhicules à moteur augmente, plus s'accroît le bénéfice de la Confédération et des cantons. Or il faut bien voir que si les recettes ont augmenté ces dernières années, par suite de l'accroissement du parc automobile, on a assisté parallèlement à une augmentation constante des frais routiers en vue d'une adaptation des routes aux exigences de la circulation. Le financement de l'autoroute reste donc un lourd problème à résoudre, mais les avantages qu'apporterait sa réalisation pour les usagers nous apparaissent extrêmement importants.

La nécessité d'un réseau d'autoroutes fortement coordonné est, à l'heure actuelle, si impérieuse, que nous ne croyons pas que l'urgence puisse en être contestée. Il nous paraît qu'au point de vue sécurité – autant pour les piétons que pour toute l'activité interne de nombreux villages et villes qui, par la construction d'autoroutes, seraient enfin libérés de la folle sarabande des voitures de tourisme – ces mesures s'imposent.



Imposant nœud routier à Corona, Queens. (Cliché reproduit de la revue *The New York Magazine*, février 1953, numéro spécial consacré à New York 1653-1953.)