

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 45 (1972)

Heft: 3

Artikel: Régionalisme dans la construction routière en Suisse

Autor: Attinger, B.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-127277>

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: 22.02.2026

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

bre, toutes les nuits, Anzère s'illumine; l'éclairage des façades, payé par les propriétaires absents onze mois sur douze, revient à la modeste somme de 30 000 francs par mois! Richesse qui s'exprime également dans les prix pratiqués dans la station (huit francs l'entrée de la piscine; la même somme pour une heure de tennis). Richesse, enfin, qui s'exprime dans l'aménagement intérieur des logements souvent confié à des architectes patronnés par la Pro-Anzère-Holding SA.

Anzère se présente comme un monde clos. Sa clientèle, composée essentiellement de banquiers, de directeurs, d'administrateurs, de médecins, etc., se retrouve pendant la saison dans un isolement de classe, isolement que l'on ne rencontre pas aussi visiblement dans le monde urbain quotidien. Cette ségrégation sociale et spatiale se concrétise dans l'acquisition de la carte d'hôte, véritable «passport d'Anzère». Monde fermé et hypocrite où même les enfants n'échappent pas à cet «art de vivre». Ils ont peint un magnifique «hommage à nos parents» sur la place centrale. Hommage assez peu spontané – l'encadrement des enfants s'organise de mieux en mieux chaque année – mais correspondant parfaitement à cette ambiance où tout est à la fois feutré et évident.

Outre le fait que l'emprise et la jouissance d'une portion d'espace aussi ouvertement sous-occupée participent à une nouvelle forme d'appropriation dans une société où les besoins d'espace deviennent fondamentaux, Anzère est autrement typique. En effet, nous sommes en présence d'un cas extrême: clientèle étrangère entièrement «importée», construction planifiée depuis Genève, personnel et commerçants s'installant pour la saison (les coiffeuses viennent de Paris, les quelques boutiques sont des succursales de magasins relativement importants, etc.). Le bois dont sont largement recouverts les chalets provient-il seulement des ressources locales? Si l'on exclut les ventes de terrains, on est bien obligé de constater que la commune tire assez peu de profit de la station. Cela montre assez que cette dernière utilise la commune comme simple support et qu'il est illusoire de présenter cette réalisation comme une panacée pouvant provoquer un développement économique. Au contraire, l'émergence de ces espaces aménagés pour millionnaires s'inscrit dans une double perspective. D'une part elle marque la fin d'un certain développement anarchique des stations, développement dans lequel le «laissez-faire» était roi, et le début du règne des promoteurs et des planificateurs à grands moyens. D'autre part, d'une manière plus globale, ces réalisations participent à cet aménagement du pays qui tend à spécialiser les cantons. Elles annoncent la transformation de l'espace valaisan en zones de loisirs, de détente et de sport, réservant à d'autres portions de l'espace national les fonctions plus directement productrices et le pouvoir qui s'y rattache.

«Domaine public»

Régionalisme dans la construction routière en Suisse

par B. Attinger, architecte et urbaniste

Autoroutes communales ou routes nationales?

Pourquoi cette question? Un certain nombre d'éléments permettent de penser que notre réseau de routes nationales, une fois terminé, sera plus à l'échelle du morcellement politique de notre territoire qu'à l'échelle nationale. La prise en main de notre réseau autoroutier par la Confédération n'aura pas eu le résultat souhaité et cela tant sur le développement du pays que sur celui de l'efficacité du réseau.

Nos autoroutes ont été localisées et organisées en fonction de la demande et des flots de circulation existants, en oubliant complètement qu'une autoroute rattachée à un réseau engendre un flux et que ce dernier apporte avec lui le développement économique à l'image du chemin de fer il y a un siècle.

Sur les 60 km. de l'autoroute Genève-Lausanne, en tenant compte des entrées, sorties, aires de repos, etc., il est possible de dénombrer 24 embranchements, soit un pour 2 km. 500 de route. En plus de leur coût, ces embranchements sont responsables de nombreux accidents: en 1970 sur nos autoroutes 222 des 1365 accidents se sont produits à des jonctions.

Ces deux éléments permettent de penser que le réseau a subi deux influences principales: l'une venant des régions économiquement fortes, agissant sur les lignes de force du réseau, l'autre, exercée par les communes ou micro-régions, provoquant une dispersion des entrées et sorties. Face à ces deux types de pression, nos autorités fédérales n'ont pas su agir de manière à influencer le développement général du pays.

Mouvement perpétuel

Le schéma directeur des autoroutes suisses est à l'image actuelle du pays: dense dans les régions développées, diffuse dans les autres. Ce réseau irrigue très fortement les régions industrielles et se contente de lancer quelques antennes en direction des autres; cette manière de faire peut paraître logique puisqu'elle donne plus à ceux qui en ont le plus besoin; elle a cependant le grave défaut (pour certains) de conserver un état de fait en permettant aux riches de le devenir plus et en ne donnant pas aux pauvres les moyens de contrebalancer le mouvement. Avant de créer un réseau, il faut définir la vocation des éléments qui le composent. Il est possible, très grossièrement, de classer trois types de vocations principales: les transits internationaux (liaison nord-sud principale), les liaisons internes à grande distance (Genève-

Berne), les liaisons à courtes distances ou secteur de distribution. Si les liaisons internationales peuvent se superposer à celles à grande distance, sans poser de problèmes, elles ne peuvent le faire avec les liaisons courtes ou secteur de distribution (il est impensable qu'un train soit à la fois direct et omnibus!).

Mauvaise différenciation

Ces trois types de vocation ne transparaissent pas à la lecture du plan d'ensemble de notre réseau national. Nous y voyons, par contre, une profusion de voies non différenciées dans tout le nord du pays. Les voies sont tantôt relativement directes (Genève-Lausanne), tantôt hachées (ceinture de Lausanne). Elles vont même jusqu'à traverser des villes comme Berne ou Zurich. Tous les genres de trafic, urbain, interville ou international, se superposent allégrement. Pour aller de Lausanne est à Lausanne ouest on empruntera un bout de la N1; pour aller de Berne à Winterthur il faudra traverser Zurich sur des voies express aménagées à grands frais, de même pour aller de Winterthur à Lucerne. On confond ainsi les voies urbaines aux routes nationales, on superpose tous les genres de trafic. Ce manque de clarté ne peut conduire qu'à la saturation de certains points du réseau qui provoquera un grand ralentissement. Il semble, à la vue du réseau, que celui-ci n'a fait l'objet d'aucune analyse approfondie, mais qu'il a été simplement calqué sur une carte du pays où la largeur des routes était fonction des comptages effectués lors d'un week-end de Pâques. C'est ainsi qu'au lieu de diriger le trafic, nos autorités ne font que le suivre.

Elément essentiel au développement économique

Lorsqu'il y a près d'un siècle, les premières voies ferrées furent lancées à travers le pays, personne n'imaginait les effets qu'elles allaient produire. Les villes se mirent à croître et, grâce aux nouvelles possibilités d'échange, on assista à la première révolution industrielle. Les activités économiques se branchèrent sur ce réseau, sur ces sources d'échange et de vie. L'industrie s'en libère actuellement grâce aux autres moyens de transport, moyens principalement liés à la route, à l'autoroute. Les routes nationales, une fois reliées entre elles et au réseau européen, auront un important effet structurant. Elles serviront à renforcer les tendances de développement existantes, soit à en créer de nouvelles. L'implantation de centres commerciaux, de nouvelles industries et de zones

d'habitation aux abords des sorties d'autoroute est le premier indice des effets induits par le nouveau réseau. Il est actuellement difficile d'imaginer l'importance qu'il aura sur l'image économique du pays. Le choix des étapes de réalisation, le programme de construction, jouent aussi un rôle important; l'existence de l'autoroute dans une région plutôt que dans une autre donne à la première l'atout temporaire qui peut lui permettre, soit de renforcer une tendance économique existante, soit d'attirer chez elle des éléments qui créeront un début de développement lui donnant ainsi une avance décisive sur les autres régions. (Il semble que les habitants du nord-est du pays l'aient bien compris!)

Depuis quelques années les autorités de ce pays se penchent sur les problèmes de l'aménagement du territoire. Nos Chambres essayent de créer les bases légales de cet aménagement du territoire afin que la Confédération puisse diriger le développement du pays en imposant aux cantons des lignes de force d'une planification nationale. Elle se heurte à de nombreux problèmes juridiques et à la mentalité trop «individualiste» des cantons et ne dispose que de très peu de moyens pouvant influencer réellement le développement du pays. Les routes nationales sont certainement, grâce à leurs effets induits, le principal de ces moyens. Ils marqueront le sol pour de nombreuses générations (on ne saurait en dire de même des textes de loi!). La Confédération a chargé l'ORL de l'EPF de Zurich de faire l'étude de plusieurs images directrices (plans représentant l'image de ce que pourrait être une Suisse dans plusieurs années). Ces études venant une dizaine d'années après l'adoption par les Chambres du réseau des routes nationales, sont fonction de ces routes alors que c'est le contraire qui devrait être: choisir d'abord un schéma national d'aménagement et ensuite adapter le réseau à ce schéma.

Cette brève analyse de la localisation et du programme de construction du réseau des routes nationales permet de conclure que nos autoroutes favorisent les régions économiquement fortes et que la Confédération a perdu un des rares moyens dont elle disposait pour influencer le développement du pays.

La vocation de nos routes nationales n'a pas été clairement définie (voir plus haut). D'emblée on a renoncé au péage parce que les trop nombreuses entrées et sorties n'auraient pas permis au système d'être rentable. Sans vouloir revenir sur le problème du choix entre le péage et la taxe sur l'essence, il serait utile de rechercher le pour-

quoi de ce trop grand nombre de sorties, le rapport qu'il y a entre cette affluence et l'absence de vocation bien définie, les influences qui se sont exercées...

Surabondance d'entrées et de sorties

Les entrées et sorties d'autoroutes sont dangereuses car elles créent des points de conflit entre les véhicules roulant à grande vitesse et ceux qui sont en accélération ou en décélération. Ces points de conflit provoquent un ralentissement du trafic dès qu'il atteint une certaine intensité, ils sont responsables de nombreux accidents et augmentent les coûts de construction (il faut tenir compte des routes de raccordement). Pour diminuer le danger de ces embranchements, les pistes d'accélération ont été allongées. En Italie on a limité la vitesse sur ces passages. La Suisse offre aujourd'hui, aux étrangers en transit, un réseau routier qui contraste avec les leurs par la lenteur de son débit. «Traverser la Suisse et ses nombreux villages et villes baisse considérablement la moyenne horaire.» Cette remarque, valable pour les routes traditionnelles, le sera aussi pour nos routes nationales, car nous sommes en train de créer le premier réseau autoroutier «omnibus» du monde en respectant le slogan: «A chaque village ou, plutôt, à chaque commune, sa sortie.» Sommes-nous en train de créer des autoroutes communales?

Il devrait exister plusieurs catégories d'autoroutes selon leurs fonctions (voir plus haut). Ces autoroutes devraient être secondées dans leur tâche par le réseau existant. C'est ainsi que la distribution des véhicules vers les villages et petites villes devrait être assurée par ces routes. En Suisse on a prévu une sortie tous les 10 km. en général et tous les 7 km. aux abords des grandes villes. Était-ce vraiment nécessaire: De Genève à Lausanne nous rencontrons les sorties de Chavannes, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges, Renens et Crissier, la moyenne des 10 km. est dépassée. A ces sorties il faut ajouter une station d'essence, le raccordement avec l'autoroute de Cointrin, avec la ceinture de Lausanne, le poste de police, deux aires de repos. Pour chaque sortie il y a aussi une entrée, le total approximatif des embranchements est de 24, soit 1 pour 2,5 km! N'aurait-il pas été possible de se contenter des sorties de Nyon, Rolle et Morges et de regrouper en un seul point l'aire de repos, la gendarmerie et la station d'essence?

Nos autoroutes traversent certaines villes, elles en contournent d'autres. Le problème est le même si rien n'est

fait pour éviter que la ville, en se développant, enserme l'autoroute. Il s'agit, là aussi, de ne pas confondre les diverses fonctions: routes nationales ou dessertes urbaines, car l'addition de ces deux fonctions ne manquera pas de créer des points de saturation gênants. Il est nécessaire, à proximité des grandes villes, de multiplier les points de contact pour éviter de trop grandes ruptures de charge. Ces sorties présentent cependant le danger de devenir des centres secondaires.

L'autoroute de contournement de Lausanne permet de relier le Simplon à Vallorbe-Paris et à Genève. Elle a donc une vocation «internationale». Le schéma directeur de la région lausannoise propose l'implantation à chacune des sorties (Blécherette, Vennes, Monts-de-Pully, Belmont) de zones semi-centrales, reliées entre elles par l'autoroute, ayant pour but de décongestionner le centre-ville. Cette double utilisation de la même voirie risque, avec l'augmentation du trafic, de créer de gros ralentissements. On ne sait pas encore, en Suisse, ce qu'est une autoroute saturée. Devra-t-on en faire le triste apprentissage parce que l'intérêt momentané de quelques villes aura contrecarré l'intérêt national.

La saturation de nos routes nationales paraît être un problème très lointain. Le réseau n'est pas encore terminé mais les prévisions, nombre de véhicules, sont déjà dépassées. A partir d'une certaine quantité de véhicules, le débit d'une route est fonction de son point le plus faible. La conception uniforme de nos autoroutes multiplie les points faibles en superposant les trafics. Elle sera la cause d'une saturation plus rapide de nos routes. On peut déjà se demander où les autoroutes express passeront dans notre territoire exigü lorsque dans vingt ou trente ans il faudra doubler notre réseau.

Le trop grand nombre de sorties sur nos autoroutes augmente le danger, ralentit le trafic, disperse les zones d'urbanisation. Faudra-t-il encore longtemps subordonner l'intérêt national aux petites susceptibilités locales? Y aura-t-il un jour sur l'autoroute de la plaine du Rhône une sortie Sion ouest et une sortie Sion est?

Si la construction de nos autoroutes se poursuit selon les mêmes principes et en fonction des mêmes intérêts, nous aurons un réseau «perfectionniste», parfait, uniquement dans ses détails, mais saturé dans son ensemble. Nous serons les seuls à posséder un réseau à l'échelle de nos communes. Il faut maintenant décider d'une politique d'aménagement du territoire et, en fonction des choix qu'elle implique, revoir la conception de notre réseau national. Il faut choisir entre une Suisse concentrée entre Berne et Saint-Gall et un pays doté de points forts au service de l'ensemble du territoire, équiper en priorité les zones que l'on désire développer même si l'on doit laisser en attente des tronçons saturés. Cela permettra de donner un coup de frein ici, un coup d'accélérateur là. Le programme de construction doit donc être revu dans une vision plus dynamique de l'aménagement du territoire. La vocation des nationales doit être redéfinie en évitant les superpositions nuisibles, à long terme, à la fluidité du trafic. En redonnant aux autoroutes une vocation nationale, même en lésant quelques intérêts locaux, on aura revivifié notre territoire.

B. Attinger