

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 32 (1952)
Heft: 7

Artikel: Routes alpestres suisses
Autor: P.V.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888471>

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: 07.02.2026

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



Routes alpestres suisses

LE développement considérable du tourisme automobile est certainement une des causes déterminantes de l'amélioration du réseau routier de la Suisse, et particulièrement des routes alpestres. Il y a quelque cent vingt ans que les postes suisses ont entrepris la traversée des Alpes, avec leurs voitures à cinq chevaux conduites par de hardis postillons. Mais l'intervention du moteur à explosion et son application aux véhicules automobiles, de plus en plus puissants et rapides, ont provoqué une révolution de la technique de construction routière. Il a fallu adapter, les unes après les autres, les grandes voies carrossables aux exigences d'un trafic qui s'est accru en quelques lustres dans des proportions inouïes. Il a fallu rélargir les routes, étudier de meilleurs revêtements, simplifier le tracé en tendant les courbes et en jetant, ici et là, des ponts aussi coûteux qu'audacieux, creuser des tunnels, relever les virages, aménager des points de croisement, en un mot, revoir toute la question en fonction de la vitesse et de l'intensité du trafic automobile.

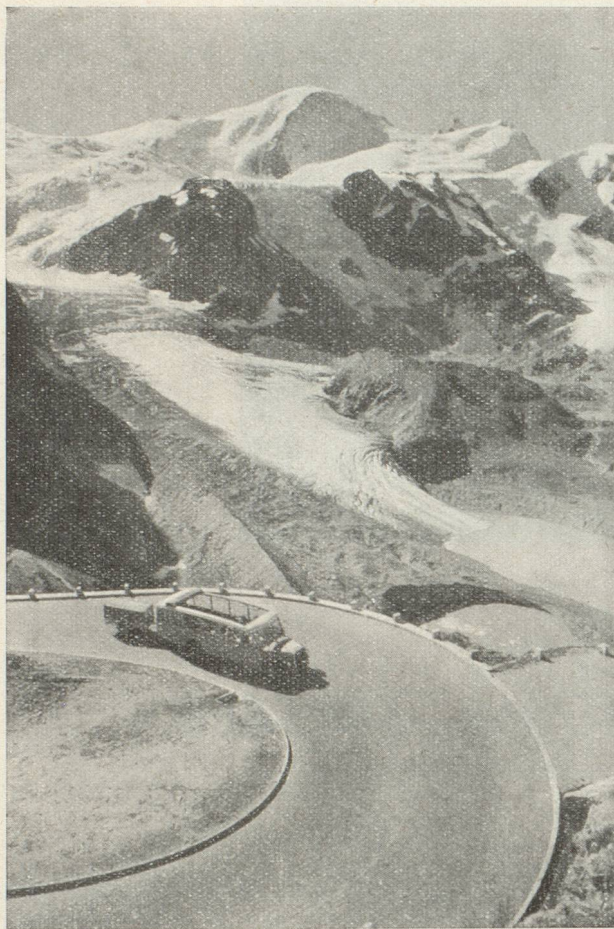
Finie l'époque romantique des excursions à la Toepfer... On ne s'arrête plus guère près du vaporisateur des cascades, on ne s'attarde pas davantage à frémir à l'appel des gorges mugissantes ou au bord des gouffres vertigineux. On aime voyager vite, on aime que ça roule !

Rivé à son volant, l'automobiliste a les yeux fixés sur le ruban de la route et tend l'oreille au ronronnement de son moteur, qu'il veut allègre et régulier. Ses passagers, cependant, savourent cette ascension

souple et sans fatigue vers ce qu'on appelait jadis les « sauvages altitudes », tout en regardant défilé, comme en un film cinématographique, le panorama qui varie à chaque tournant.

Le plaisir est-il moins intense que celui que goûtèrent nos devanciers, dans les lourdes pataches d'autrefois, au cours de l'interminable cheminement qu'il fallait interrompre à tout bout de champ pour laisser souffler les chevaux ? Je ne le crois pas, au contraire. En supprimant les inconvénients — qui n'étaient pas toutes poésies — de ces voyages exsudants, de ces entreprises à long terme, l'auto vous donne la conquête rapide des espaces, rapide et confortable, ce qui a bien son prix, en montagne surtout.

Personnellement, j'en puis témoigner et affirmer ici que si la montagne m'a fait apprécier l'automobile, réciproquement l'auto m'a fait aimer la montagne, et ces merveilleux cols alpestres où l'on s'arrête toujours, au moins un instant, pour se détendre, se restaurer, se griser de l'air tonique des vastes solitudes. Au cœur même du massif alpin, la Suisse offre au tourisme automobile en montagne des possibilités d'une richesse et d'une diversité extraordinaires, une source inépuisable de ces joies de rouler au cœur de la nature altière. Le délice du voyage se double du petit frisson qui, souvent, vous saisit à quelque détour de ces routes acrobatiques, à l'un de ces innombrables virages « en épingle à cheveux » ou en frôlant le bord d'un abîme dans un dépassement ou un croisement. Le conducteur, lui, tout à son affaire, ne se soucie pas



de vos émotions, bien qu'il partage et même dirige l'aventure qui met parfois en alerte votre instinct de conservation. Et ne l'en remerciez pas moins, à l'étape ou au terme du voyage, de ce qu'il vous a permis d'éprouver par la vue et par les sens.

Voyager en auto en montagne, c'est vraiment faire aujourd'hui pour le plaisir ce qu'on se gardait bien d'entreprendre autrefois autrement que par nécessité.

CHACUN, toutefois, ne peut disposer d'une auto, et je sais, d'autre part, nombre de conducteurs qui ne se sentent guère à l'aise sur les routes de montagne.

Qu'à cela ne tienne ! Les magnifiques autocars alpins pratiquent les passages importants des Alpes suisses. Une administration consciente de ses responsabilités et soucieuse de la sécurité des voyageurs a mis sur pied un règlement sévère qui fixe la préparation et la discipline des conducteurs ; le matériel est vérifié avec un soin scrupuleux. Le personnel est trié sur le volet, soumis à des examens médicaux et d'aptitude et il s'engage à une rigoureuse abstinence.

Voilà donc des gens et des machines qui inspirent la confiance la plus absolue...

LA Suisse ne prétend point posséder les routes les plus difficiles ou les plus hardies d'Europe. Elle a certainement les plus nombreuses et probablement les plus belles. Je ne saurais les citer toutes dans le cadre de cet article. Mais il me paraît convenir de mentionner les plus importantes et les plus remarquables dans chaque région.

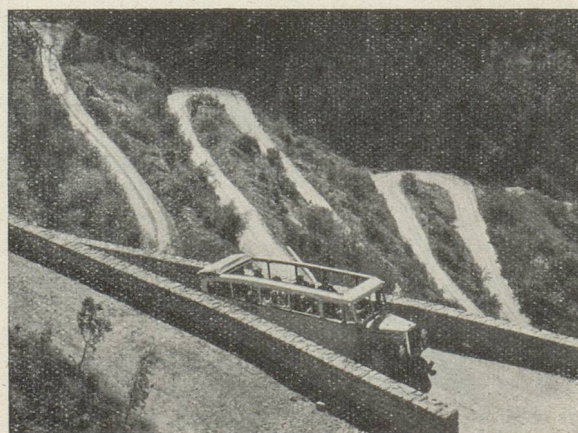
Ce sont, en Suisse romande, les routes des Mosses et du Pillon, qui relient la vallée inférieure du Rhône à la haute vallée de la Sarine ou Pays d'En haut. L'une et l'autre, confondues jusqu'au Sépey, utilisent la profonde coupure de la Grande-Eau, ou vallée des Ormonts. D'importants travaux de correction viennent de s'y terminer. Puis la route des Mosses s'élève dans la dépression jusqu'au Col des Mosses, pour redescendre ensuite par le ravin de la Torneresse dans la spacieuse cuvette de Château-d'Oex. La route du Pillon remonte la Grande-Eau jusque près de sa source, puis enfile la dépression du Pillon qui la mène d'un seul jet, presque en droite ligne, jusqu'à Gsteig ou Châtelet, dernier village de la vallée de la Sarine.

Le canton du Valais possède de belles et bonnes routes de montagne, les plus anciennes et les plus célèbres sont celles du Grand Saint-Bernard et du Simplon. Il faut citer aussi celle de la vallée de Saas, du val d'Anniviers et du Val d'Hérens.

Le Valais est relié à l'Oberland bernois par la très belle route du Grimsel, qui franchit le col de ce nom, et au canton d'Uri par celle de la Furka, qui passe à proximité immédiate du glacier du Rhône.

Le canton des Grisons dispose d'un réseau routier très étendu, comprenant une dizaine de cols réputés pour leurs beautés naturelles. La route du Klausen établit le passage à grand trafic entre les cantons d'Uri et de Glaris. La plus moderne de nos routes de montagne est le Susten, qui fait serpenter son large ruban au travers de paysages grandioses.

La liste des principales routes de montagne en comporte au demeurant plus d'une cinquantaine, dont une douzaine au moins sont ouvertes toute l'année, tandis que les autres ne sont praticables à la circulation auto-



SCHWEIZERISCHE ALPENPOSTEN



Oscar Biegg, Laufen

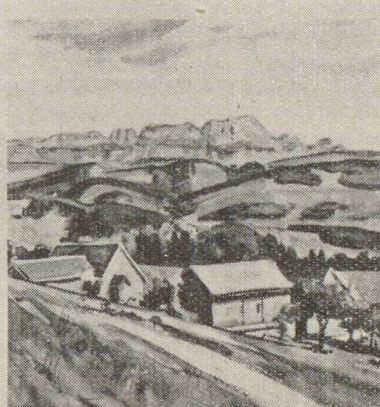
Kammwiesli

Klausen STRASSE

FLÜELIEN-ALTDORT-LINTHAL

PTT BERN

SCHWEIZERISCHE ALPENPOSTEN



Paul Peters, 1911 (W. R.)

Altdorf

POSTSTRASSEN IM Appenzellerland

PTT BERN

SCHWEIZERISCHE ALPENPOSTEN



Ernst Gutzwiller, Urikoben

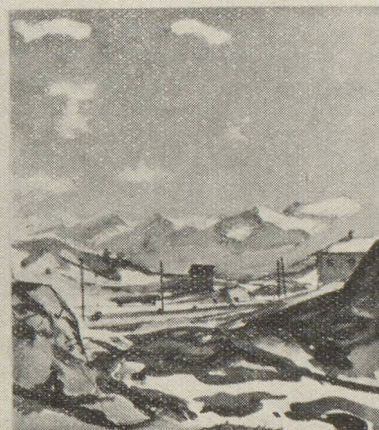
Belin, Marzili

Gotthardstrasse

ANDERMATT - AIROLO

PTT BERN

SCHWEIZERISCHE ALPENPOSTEN



P. Tognoli, Zürich

San Bernardino Passhöhe

SAN BERNARDINO STRASSE

AVERS - SPLÜGENPASS

PTT BERN

mobile que pendant la belle saison, dont la durée est déterminée par l'altitude et les conditions d'enneigement.

Si vous êtes sensible aux choses du folklore, aux mœurs, à la diversité des établissements humains, aux incomparables beautés de la nature alpine, en même temps que soucieux d'une bonne hospitalité, faites du tourisme automobile sur nos routes alpines. Vous en remporterez des souvenirs inoubliables.

P. V.

L'administration fédérale des Postes a voué tous ses soins à l'édition de guides de format très pratique, vendus à des prix très accessibles (de 1 à 2 francs suisses) avec des textes variés, des photos parfaites, des reproductions de tableaux et une carte au 1/75.000 d'une lecture facile ; la route du Gothard et celles de la Furka et du Julier viennent d'être mises en évidence par des rééditions qui rendront de grands services.

Les agences de l'Office national suisse du tourisme à Paris (37, boulevard des Capucines) et à Nice (22, boulevard Victor-Hugo) donneront bien volontiers des renseignements plus détaillés sur les horaires et les prix, et sur les guides publiés par les P. T. T.