

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 33 (1953)  
**Heft:** 11

**Artikel:** La Suisse et le réseau routier international  
**Autor:** Almasy, Paul  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888368>

#### 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>**

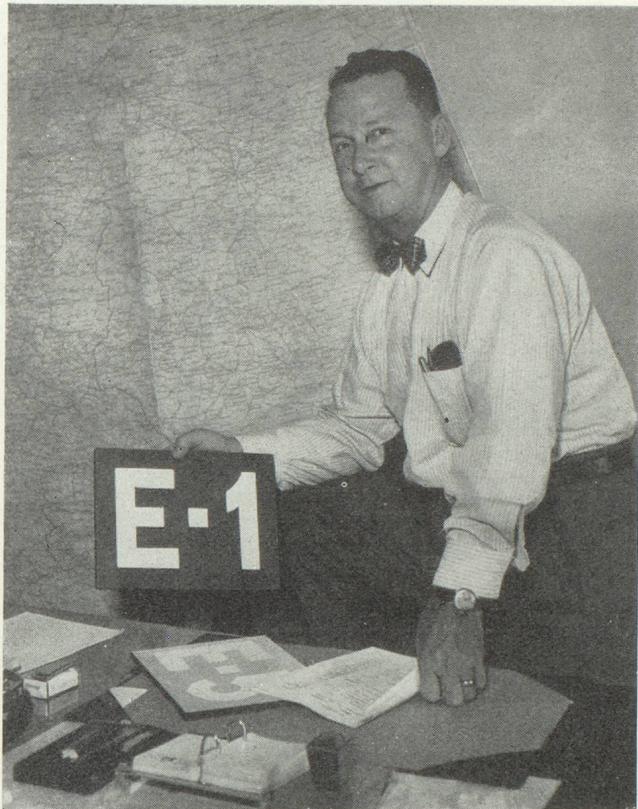
# LA SUISSE et le réseau routier international

par

Paul Almasy

Début octobre s'est tenue à Paris l'Assemblée générale de la Fédération routière internationale, organisme fondé en 1948, en vue de promouvoir dans tous les pays de l'Europe le développement et l'amélioration des réseaux routiers. Le sujet principal des délibérations était la réalisation du projet grandiose adopté par treize pays, en 1950, et qui prévoit un réseau international totalisant 45.049 kilomètres de routes. Ce projet promet non seulement une importante amélioration des conditions existantes du trafic routier, mais il laisse entrevoir des possibilités nouvelles pour le développement de l'industrie du tourisme et pour les échanges commerciaux entre divers pays. « Les bonnes routes conduisent vers une vie meilleure », c'est le slogan de la F. R. I. et sa véracité ne peut être mise en doute. La route devient un facteur de plus en plus important dans les échanges internationaux. L'acheminement rapide et direct des marchandises du lieu de la production jusqu'à la porte du consommateur est l'atout majeur de la route. Elle ouvre chaque jour des possibilités nouvelles pour l'exportation des denrées périssables — poissons frais, légumes, etc. — à longue distance. Le développement du tourisme favorise l'interpénétration spirituelle des peuples, dont découle sa grande valeur du point de vue social, voire politique.

Certes, il existe dès à présent d'excellentes routes dans la plupart des pays, mais le réseau européen dans



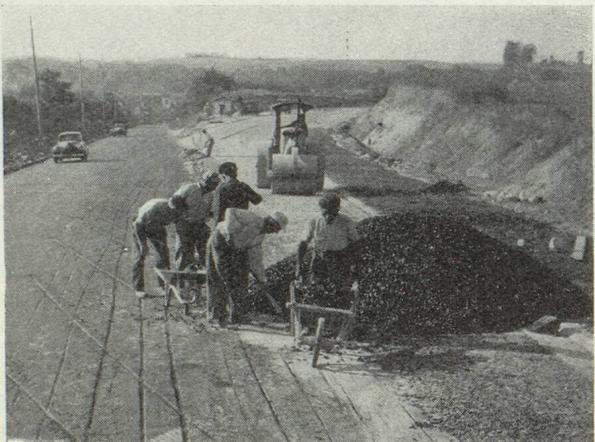
M. Douglas M. Clarke, le directeur exécutif de la Fédération routière internationale, montre la plaque de signalisation adoptée par la F. R. I. pour marquer les routes internationales. Sur un fond vert lumineux figure en blanc la lettre « E » suivie du numéro de la route.

son ensemble n'est pas homogène et c'est son principal défaut. Nous voyons une excellente route nationale de grande circulation se transformer à la frontière en un chemin beaucoup plus étroit, mal tracé, ne pouvant nullement assurer l'écoulement du trafic que la route du pays voisin amène. Après avoir adopté le plan du réseau international, présenté par les fédérations routières nationales, la première tâche de la F. R. I. était donc d'élaborer des caractéristiques fondamentales auxquelles les grandes routes européennes doivent répondre d'une façon uniforme dans tous les pays. Ces normes s'appliquent à ces routes en rase campagne, ainsi que, sauf dispositions contraires, aux trajets situés dans les agglomérations. En terrain facile ou peu accidenté, les grandes routes internationales doivent avoir une largeur de 7 mètres et une surface permettant aux véhicules une vitesse de 100 à 120 kilomètres et un écoulement facile et sans danger de 600 véhicules par heure. Le rayon de courbure en plan est fixé à un minimum de 300 mètres et la distance de visibilité doit s'étendre sur 230 mètres, distance qui dans des cas exceptionnels peut être réduite à 150 mètres.

Bien entendu, ces routes sont prévues pour une circulation mixte, voitures de tourisme, camions, véhicules à traction animale, etc. ; elles traversent des agglomérations et on compte que la vitesse maxima d'écoulement pendant l'heure de pointe sera environ de 55 kilo-



Des routes comme celles-ci doivent disparaître. Endommagé pendant la guerre, ce pont situé sur l'importante route internationale reliant la Yougoslavie à la Turquie à travers le territoire grec, n'a pas pu encore être reconstruit. Aussi la route est étroite et sinuose, difficilement praticable par mauvais temps.



Dans de nombreux pays des travaux sont en cours pour transformer les routes existantes faisant partie du réseau international, conformément aux caractéristiques fixées par les techniciens de la F. R. I.



Actuellement la nouvelle signalisation routière conforme aux dispositions de la F. R. I. n'est visible qu'en un seul endroit, entre Le Havre et Rouen. C'est la grande route européenne « E 1 » Londres-Paris-Nice-Palme.

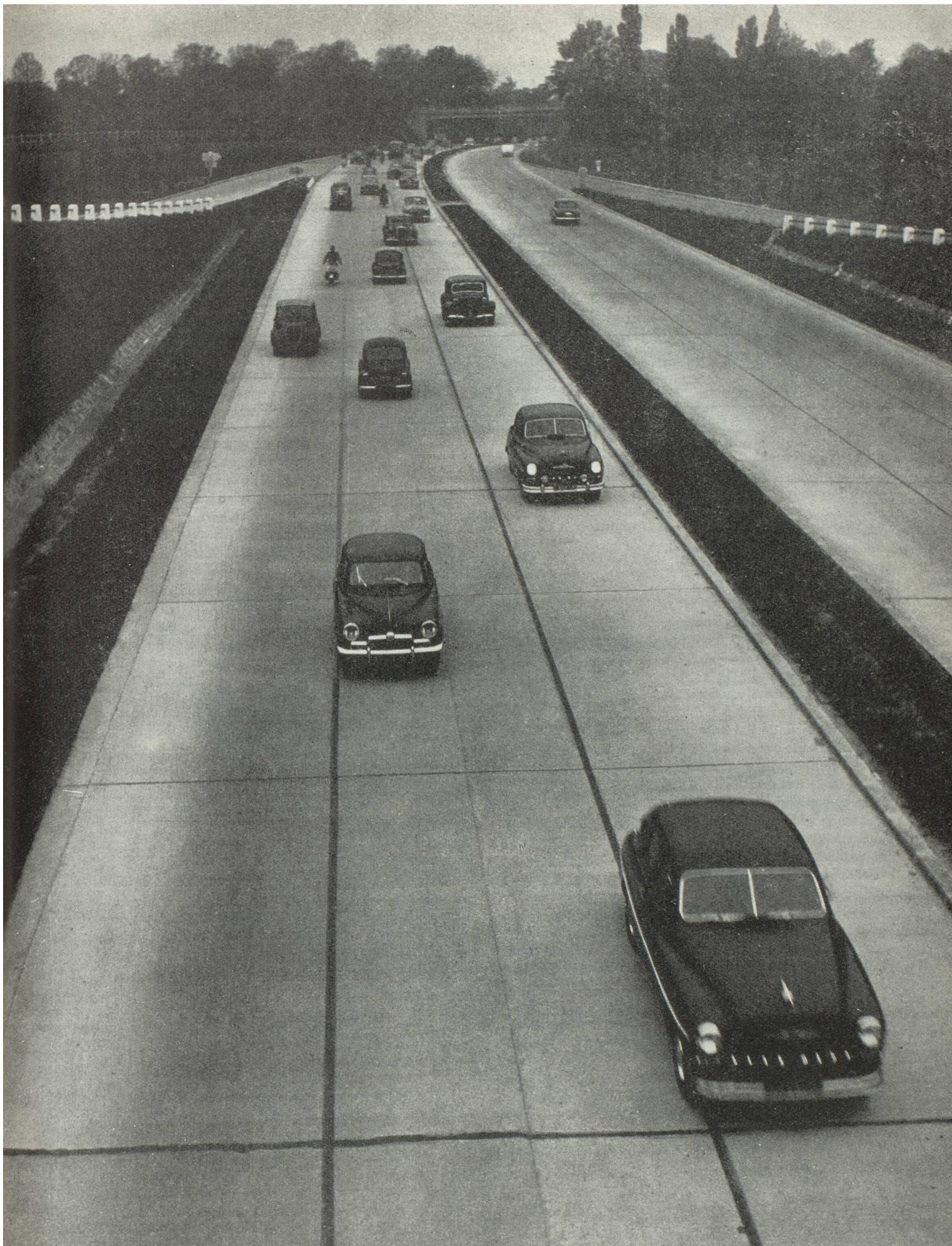
mètres. La différence sensible entre la vitesse sur le parcours libre et la moyenne atteinte sur une longue distance est un inconvénient auquel les experts essaient de remédier par la construction d'autoroutes. Le coût élevé de celles-ci se trouve vite amorti par les économies faites en temps, en carburant, en usure de la mécanique, etc. Pour les autoroutes, désignées dans les projets de la F. R. I. comme « routes de catégorie 2 », deux chaussées sont prévues, chacune large de 7 mètres au moins, séparées par un terre-plein central. On a recommandé aux fédérations nationales de construire en principe des autoroutes partout où la densité du trafic escompté excède 600 véhicules par heure. Suivant ces conseils, les gouvernements italien et britannique ont prévu la construction de nombreuses autoroutes. Les Italiens ont amorcé en partie les premiers travaux.

Les questions d'ordre technique résolues, il ne s'oppose à la construction de grandes routes européennes qu'un problème de financement. Celui-ci fut évoqué au début de l'année 1951 à la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies. On a dû constater que dans le cadre national peu de pays pourraient financer l'exécution des projets adoptés et que seule la création d'un Fonds européen d'investissements routiers pourrait assurer l'exécution des travaux prévus dans un délai relativement court. Ce Fonds pourrait émettre des emprunts auprès du public et auprès des gouvernements des États membres. Dans une résolution du 19 juillet 1952 la F. R. I. fut chargée par le Comité des transports de l'O. N. U. d'apporter les éléments nécessaires à la création de ce Fonds. On peut raisonnablement espérer que, grâce à cet organisme, les grandes routes européennes deviennent dans quelques années une réalité.

Regardons maintenant de plus près la position de la Suisse dans le réseau routier international. Plaque tournante du continent, elle relie le nord avec le sud et l'est avec l'ouest. 1.150 kilomètres des routes suisses feront partie du grand réseau européen. Nous verrons la route nationale n° 2, Bâle-Chiasso, se transformer en route européenne « E 9 ». La route Genève-Olten-Bâle sera le tronçon suisse de la grande route internationale « E 4 » reliant Lisbonne à Helsinki. La route qui va de Bargen, par Schaffhouse et Zurich, à Arth deviendra respectivement la route « E 70 » (jusqu'à Zurich) et la « E 60 » (entre Zurich et Arth). La « E 17 » venant de Chagny (France) conduira, par Bâle-Olten-Zurich-Winterthur-St-Margarethen, à Salzbourg. La route Vallorbe-Simplon, faisant partie de la route européenne « E 2 » — Londres-Brindisi — restera essentiellement une route touristique à cause des difficultés que présente sa partie en haute montagne.

Bien entendu toutes ces routes existent dès à présent et il s'agit seulement de procéder à des transformations et à des améliorations correspondant aux normes élaborées par la F. R. I. Les conditions fixées par le Comité technique stipulent entre autres que les passages à niveau de voies ferrées doivent être supprimés sur les routes internationales. C'est sans doute une des obligations impératives qui posera à plusieurs endroits les problèmes les plus compliqués à nos techniciens. Le

Photo de droite : Bien que la France ne possède qu'une soixantaine de kilomètres d'autoroutes, celles-ci comptent parmi les meilleures qui existent en Europe. Elles pourront servir de modèle à tous les autres pays, qui en envisagent la construction.



plan élaboré par la F. R. I. en collaboration avec la Fédération routière suisse en février 1953 et remise au Comité des transports des Nations-Unies prévoit la construction d'autoroutes entre Baden et Winterthour, entre Genève et Lausanne et sur un parcours d'environ 15 kilomètres à la sortie de Bâle, Berne et Lucerne en direction d'Olten. La construction de l'autoroute Genève-Lausanne devient une nécessité urgente, vu l'intensité du trafic et le nombre des accidents, qui se produisent sur la route existante. Une étude des experts a démontré qu'il sera plus avantageux d'aménager une autoroute sur un tracé entièrement nouveau que de transformer la route existante. Au printemps dernier, un crédit de 280.000 francs a été demandé au Grand Conseil vaudois pour élaborer une étude complète de la situation. Celle-ci doit permettre d'établir les conditions techniques et financières non seulement pour l'aménagement de l'autoroute, mais aussi comparativement la dépense qu'exigeraient l'élargissement et l'amélioration notable du tronçon actuel. Le crédit ayant été accordé, ces études seront terminées d'ici un an et alors le Grand Conseil pourrait se prononcer sur la solution définitive. Notons que de cette autoroute, 40 kilomètres passeront sur territoire vaudois et 10 kilomètres sur territoire genevois. Une fois réalisée, on pourrait parcourir le trajet Genève-Lausanne confortablement en trente minutes !

Le réseau routier international prévoit enfin la construction d'un tunnel routier reliant la vallée du Rhône à la vallée d'Aoste. C'est ce projet qui mérite sans doute le plus grand intérêt, intérêt que non seulement les autorités de Sion et tout particulièrement M. Troillet, conseiller aux États, mais aussi les associations industrielles vaudoises n'ont pas méconnu. En effet, du côté italien et français on pousse activement le projet du tunnel routier sous le Mont-Blanc et si ce projet se réalise sans que le massif du Saint-Bernard soit percé en même temps, les conséquences pourraient être désastreuses pour le tourisme intéressant les deux cantons, Vaud et Valais. Par contre, la réalisation d'une route rapide, ouverte toute l'année, entre Lausanne et l'Italie du Nord, apporterait aux régions riveraines un essor économique, dont on peut facilement mesurer l'importance. Les routes

« E 2 » (Vallorbe-Martigny) et « E 21 a » (Martigny-Aoste) deviendraient l'artère principale reliant le nord de la France, la Grande-Bretagne et les pays du Bénélux à la péninsule. Le percement simultané du Mont-Blanc ne concurrencerait guère cette route, bien au contraire, les deux formeraient un circuit touristique d'un attrait exceptionnel.

En juillet dernier, une délégation suisse, présidée par M. Troillet, a pris contact avec les autorités et les experts italiens à Courmayeur, Aoste et Turin, pour examiner le projet du passage routier sous le Grand-Saint-Bernard. Quelques jours auparavant, l'Union des associations industrielles vaudoises a voté une résolution affirmant

son appui sans réserve à toutes les démarches faites en vue de la réalisation de cette route. Tout cela et les recommandations de plus en plus nombreuses que les autorités fédérales reçoivent pour examiner d'urgence cet important projet, permettent d'espérer que d'ici quelques années la chaîne majestueuse des cimes enneigées ne formera plus une barrière devant les automobilistes.

Les études sommaires élaborées jusqu'ici par les techniciens placent le tunnel du Grand Saint-Bernard entre Orsières et Aoste, mais deux experts italiens, le Dr Giuseppe Alabenga et le Dr Aimone Jelmoni ont publié en août dernier dans la revue « L'Autoroute » une étude contenant une proposition nouvelle. Ces techniciens transalpins proposent la traversée de la montagne sous le col Ferret et dans ce cas la bouche sud du tunnel se trouverait à Courmayeur.

Signalons pour terminer que la F. R. I. se préoccupe aussi de la simplification — ce qui veut dire accélération — des formalités au passage des frontières. Le contrôle des passagers et des marchandises peut être sensiblement abrégé si les policiers et douaniers des deux pays limitrophes procèdent simultanément aux vérifications. Ce système, qui a fait ses preuves au pont de Kehl, a déjà été adopté à la frontière germano-danoise et à plusieurs endroits de la frontière germano-suisse. Sans doute les efforts de la F. R. I. et la réalisation du grand réseau routier européen peuvent être considérés comme un apport important à l'entente et au bien-être des nations du vieux monde.

Paul Almasy