Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 46 (1966)
Heft: 1: Travaux publics

Artikel: La Suisse travaille à son équipement routier
Autor: Marquart, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887359

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: 17.11.2025

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

La Suisse travaille à son équipement routier

Jean-Pierre MARQUART

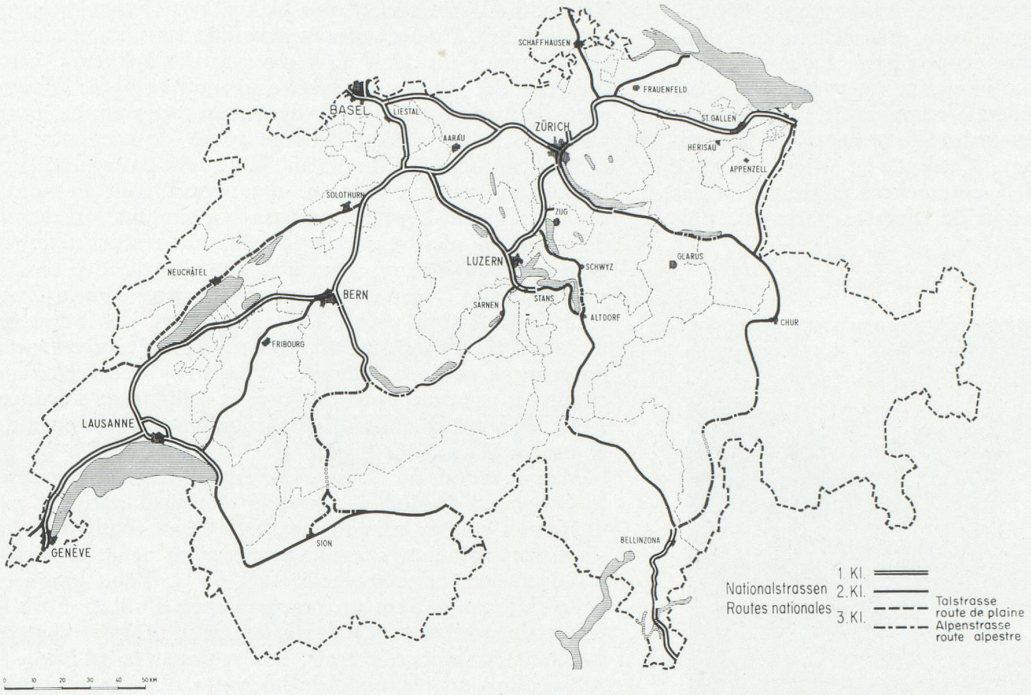
Secrétaire général

de la Fédération routière suisse, Berne

Demeurée sur sa lancée, dans bien des domaines, pendant plusieurs décennies, la Suisse doit désormais combler des retards pour renouveler ou créer un équipement satisfaisant aux besoins des générations présentes et futures. Son réseau routier n'échappe pas à cet impératif. Pendant longtemps, la Suisse a pu se targuer d'avoir d'excellentes routes secondaires (17 000 km de routes cantonales et 40 000 km d'artères communales), mais se gêner d'avoir des dizaines d'années de retard pour ses voies de grandes communications.

La structure politique, la souveraineté routière cantonale, la fiscalité et le financement à l'échelon fédéral et cantonal, en un mot le « système » est la cause essentielle de cette situation que nous évoquons pour mieux faire ressortir l'évolution qui se manifeste depuis quelques années. L'essor de la motorisation, les initiatives de personnalités aux vues larges ont enfin engendré des bases légales adéquates pour entreprendre la réalisation en une vingtaine d'années d'un réseau de routes nationales de quelque 1 800 kilomètres. Celui-ci comprend 700 kilomètres d'autoroutes à quatre voies dont 100 kilomètres sont ouverts à la circulation à l'heure actuelle. A cela s'ajoutent 630 kilomètres de semi-autoroutes (2 voies) et 440 kilomètres de voies de grand trafic si possible sans croisement à niveau. Une centaine de kilomètres de chacune de ces deux dernières catégories sont également déjà achevés, ce qui porte à quelque 300 kilomètres les routes nationales dorénavant utilisables. Les projets généraux sont définitivement adoptés pour 900 kilomètres. Quant aux routes express urbaines prévues dans ce réseau (60 kilomètres), les plans sont adoptés pour la ville de Lucerne. Les études et les pourparlers continuent pour les autres grandes villes : Zurich, Bâle, Berne, Lausanne, Genève, Lugano, etc.

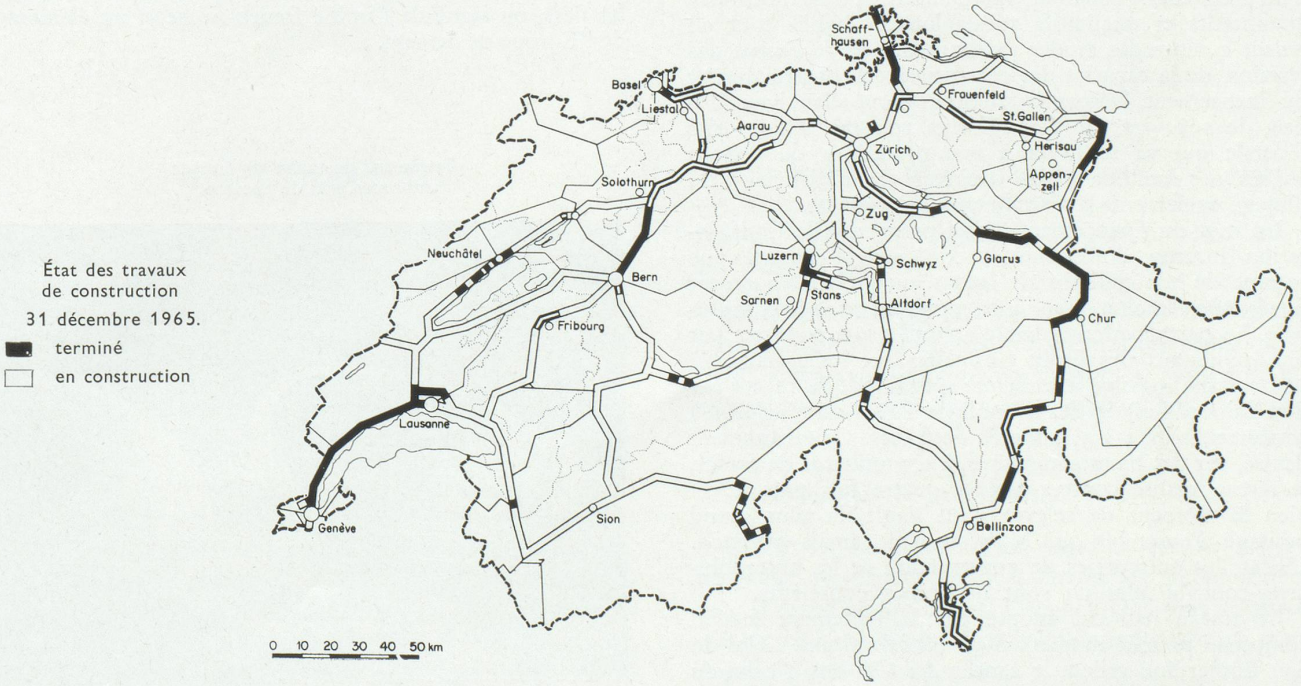
Passons à l'organisation de cette réalisation. Il s'agit de routes « nationales » et non « fédérales ». Cette nuance est fondamentale dans la pratique. Elle ne permet pas une centralisation qui serait plus logique, rationnelle et économique. Il a fallu y renoncer en 1958 pour que les nouvelles bases constitutionnelles trouvent grâce devant les cantons et le peuple. C'est ainsi que la Confédération contribue jusqu'à 90 % au coût des routes nationales qui demeurent sous la souveraineté cantonale aussi bien



Le réseau des routes nationales suisses.

au stade de l'exécution que lorsqu'elles sont achevées. C'est onéreux, cela occasionne des retards et bien d'autres inconvénients. Après quelques années de pratique, les autorités pensent que le système est désormais rôdé, qu'il a fait ses preuves et doit être maintenu. D'aucuns estiment toutefois que diverses modifications devront intervenir avec le temps; aussi bien sur le plan organique que financier, afin d'avoir une conception d'ensemble plus conforme aux besoins. Le problème de l'entretien ultérieur d'artères coûteuses n'est pas le moindre argument qui plaide en la faveur de cette thèse à l'appui de cas concrets.

Les travaux ont débuté il y a quelques années, souvent sous la pression d'influences diverses, en de nombreux endroits. En peu de temps, on s'est trouvé devant une mosaïque de chantiers répartis sur les divers points du



territoire. C'est à ce stade qu'une commission consultative pour les routes nationales, où siègent des politiciens, des techniciens, des économistes et des représentants des usagers, soit une vingtaine de personnes, a été instituée par l'autorité fédérale responsable. Son premier objectif est de dresser un ordre d'urgence dans la réalisation du réseau envisagé. Cette tâche n'est pas aisée en raison des travaux déjà commencés et de promesses accordées. La détermination de diverses variantes, puis

Route nationale de 3e classe à Thuais (Grisons) sur la voie d'accès au tunnel San Bernardino (Coire-Bellinzone) qui sera ouvert au trafic en 1968 *(photo O.N.S.T. Zurich).*

d'un programme cohérent, s'est faite sur la base de critères quantitatifs et qualitatifs préalablement établis tout en tenant compte des études préliminaires et de l'achat des terrains, de la capacité des entreprises de construction et du financement. Désormais un programme allant jusqu'au-delà de 1980 est sur pied. Il sera transmis à l'autorité fédérale qui va se livrer à une procédure de préavis auprès des cantons avant d'arrêter ses décisions. Ceci illustre également la complexité du système.

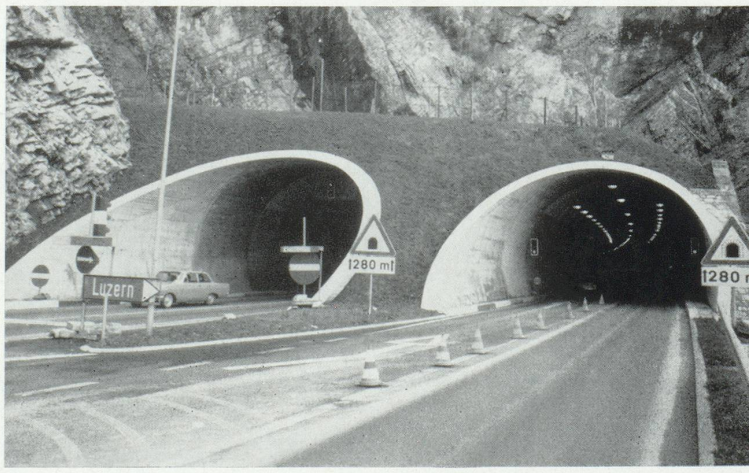
Un mot du financement. Il est prévu que la Confédération inscrira dorénavant à son budget annuel une somme de 700 millions de francs auxquels s'ajouteront une bonne centaine de millions représentant la part cantonale. La participation fédérale annuelle sera couverte par une quote-part des droits ordinaires sur les carburants, une surtaxe massive à caractère spécifique (de 12 cts par litre aujourd'hui) et des avances de l'État central jusqu'à concurrence de 2 à 3 milliards de francs. Originairement devisé, sur des bases sommaires, à 5,7 milliards de francs, le réseau réalisé coûtera trois à quatre fois plus. C'est bien le moment de relever qu'il s'agit du plus grand ouvrage d'ensemble que la Suisse n'ait jamais entrepris. L'État, les entreprises de construction et les automobilistes-contribuables en sont désormais conscients.

Le réseau national adopté par le Parlement fédéral comprend pour le moment deux tunnels alpins. Celui du San Bernardino reliera le canton des Grisons à celui du Tessin, sur l'itinéraire Coire-Bellinzone. D'une longueur de 6,596 km, à deux voies et avec une ventilation dimensionnée pour un débit de 1 500 voitures à l'heure, cette traversée des Alpes sera ouverte au trafic en 1968. D'autre part, le tunnel du Rawil figure au programme pour favoriser la circulation routière toute l'année entre les cantons de Berne et du Valais. Il ne sera pas réalisé probablement avant une dizaine d'années. Quant au tunnel du Grand-Saint-Bernard, pourtant en exploitation depuis deux ans, il n'est pas compris dans le réseau national. Il le sera peut-être un jour, d'autant plus qu'il se trouve sur l'itinéraire E 21 A des grandes voies européennes. Cette réalisation, qui a plus de 11 kilomètres de longueur, témoigne du dynamisme de l'initiative privée avec l'appui de cantons et de communes. Nombreux sont ceux qui citent cet exemple pour déplorer la lenteur de l'avancement des travaux ailleurs, lenteur inhérente au « système » comme on l'a déjà souligné.

Mais revenons au passage des Alpes. L'année dernière, le Parlement fédéral a complété le réseau national par un tunnel routier sous le massif du Saint-Gothard dont les études techniques seront achevées en 1968. D'Airolo à Göschenen, cette traversée des Alpes d'une longueur de 16 kilomètres sera un nouveau trait d'union entre la Suisse du nord des Alpes et le canton du Tessin tout en facilitant également le trafic international Nord-Sud.

Signalons aussi le tunnel de Belchen (3,2 km) actuellement en construction entre Eptingen (canton de Bâle-Campagne) et Hägendorf (canton de Soleure), qui traverse un contrefort du Jura dans la direction nord-sud (Bâle-Zurich, Lucerne, Berne).

Comme ses voisins, la Suisse s'est attelée à la réalisation de grandes voies routières, indépendamment de l'amélioration de son réseau secondaire. Cette lourde tâche non dépourvue d'écueils est amorcée. Cela tissera sur le territoire helvétique un réseau d'artères rapides reliant les grands centres démographiques ou les régions importantes à l'échelle nationale et internationale sur les grands axes nord-sud et ouest-est. Reste à souhaiter que la France inscrive sans tarder à son programme d'aménagement les itinéraires européens permettant d'atteindre rapidement la Suisse et, à travers elle, d'autres pays. Ce sera, dans les faits, un signe de l'amitié franco-suisse et un élément de l'Europe de demain.

J.-P. M.

Entrée sud du tunnel du Lopper autoroute près de Lucerne.