

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 9 (1952)

Heft: 2

Artikel: Le grand axe de circulation à travers la Suisse romande : Route améliorée ou autoroute?

Autor: Burky, Charles

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783448>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Le grand axe de circulation à travers la Suisse romande

Route améliorée ou autoroute?

C'est l'un des axes (Genève - direction Berne) de la croix routière. La question de son tracé est hors de considération, ayant été traitée — mais non résolue — à l'assemblée de l'Association Suisse pour le Plan d'aménagement national, à Genève, en 1949. Aujourd'hui, il s'agit de discuter un principe: doit-on se prononcer pour l'autoroute ou pour une route améliorée?

Deux thèses sont en présence à cet égard, qu'il faut porter devant l'opinion publique:

Celle du Touring Club Suisse, énoncée par le directeur de cette organisation, M. Britschgi, a fait l'objet d'une étude intitulée *L'Aménagement du réseau routier suisse* (Genève, 5 avril 1951): on y trouve l'éloge de l'autoroute.

Celle de l'Association suisse du Plan d'aménagement national, notamment dans le dernier rapport de la commission régionale, présidée par M. Gampert, et concernant la «route suisse» (Genève-Lausanne), partie occidentale de l'axe romand (Genève, VI. 1951): la commission s'est prononcée en faveur de la route améliorée.

Considérons objectivement, scientifiquement, les deux thèses.

La démonstration du T. C. S. insiste sur la nécessité de l'aménagement routier. On examine les moyens financiers à disposition, les «exigences de la route», en se demandant si les projets actuels y répondent. Enfin, existe-t-il des fonds suffisants pour les travaux supplémentaires?

Le futur trafic suisse est estimé à 500 000 véhicules à moteur; on est loin des 200 000 prévus, il y a quelques années. Pour le T. C. S., il faut de toute nécessité choisir pour la croix routière un tracé complètement nouveau. Les routes actuelles assureront le trafic local. Il ne convient pas de s'arrêter à des demi-mesures; on doit adopter tout de suite l'autoroute à quatre voies, indispensable déjà à la

sortie des grandes agglomérations et sur de longues distances, à partir de celles-ci. Si la chose n'est pas réalisable, on se rabattra sur la route de 7 m, sans croisement, en évitant autant que possible, les agglomérations; une deuxième chaussée, de même largeur sera construite, par étapes, lorsque le besoin s'en fera sentir. Si les cantons opposent de la résistance, il vaut mieux que les organisations routières renoncent à toute transformation, même si le trafic devait en souffrir. Un programme décennal disposerait des fonds suivants: la subvention fédérale, l'impôt national de circulation, enfin les fonds généraux des cantons. Deux éventualités se présentent: des 2180 millions réunis dans le laps de temps précité, après déduction de 600 millions pour l'entretien des routes, il resterait 1580 millions pour l'autoroute. Un deuxième calcul partirait de 1800 millions et, après dévaluation de la somme susmentionnée pour l'entretien, on disposerait de 1200 millions pour les constructions nouvelles. Et voici les avantages d'une mise en œuvre immédiate: la Suisse posséderait maintenant un réseau parfait; elle aurait regagné le retard qu'elle a sur plusieurs pays européens. Elle ferait l'économie de dépenses provisoires (Trimbach), finalement plus élevées que celle qu'on aurait dû consacrer à un nouveau tracé. On bénéficierait, par un éventuel emprunt, de la liquidité actuelle du marché des capitaux et la construction commencerait avant que son coût ait trop renchéri.

La route à quatre voies est la formule de l'avenir; les Américains, peuple-directeur à bien des égards, sont en train de passer sans autre des deux aux quatre voies. On lira à ce propos le message du président au Congrès, en 1944, sous le titre résumé *Interregional Highways*, plaidoyer en faveur d'un système de routes nationales, où l'Etat s'assure, en prévision d'extensions ultérieures, des *rights of way*. En Grande-Bretagne, l'Act de 1936 a créé une nouvelle catégorie de routes, les *Trunk Roads* (routes principales); dix ans plus tard, leur longueur était doublée. En outre, dans *Britain To-Day* (VIII/1946), Sir Ch. Bresssey a exposé un programme décennal de routes: *A Ten Years Road Plan*. La difficulté est actuellement de trouver les

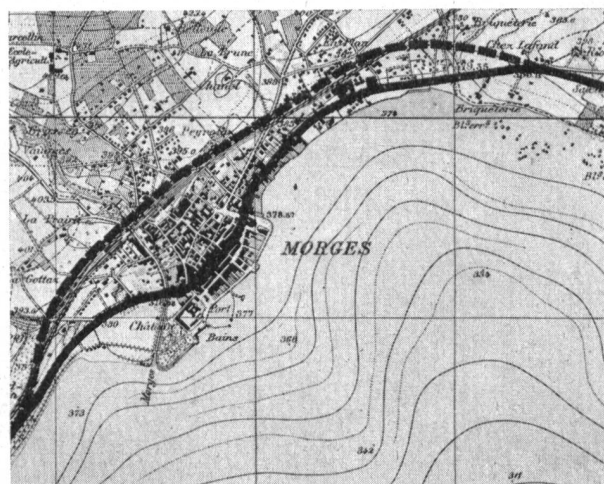
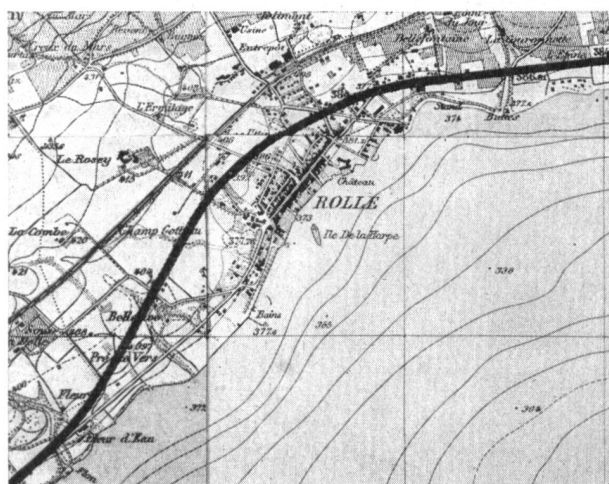
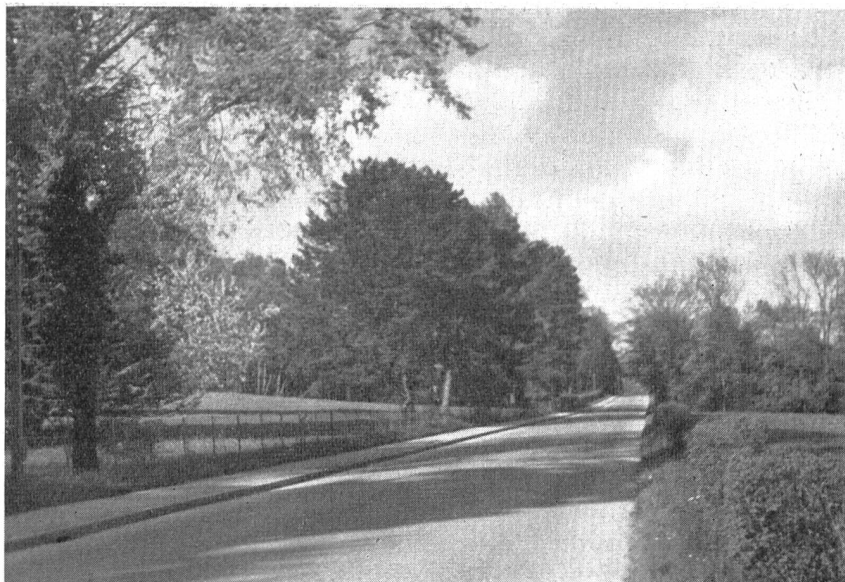


Fig. 1 et 2. Deux exemples de détournements de localités situées sur «la route suisse» (reproduit avec autorisation du Service topographique fédéral, du 14. 2. 52).



Les beautés naturelles de la
«Route suisse»

Fig. 3. Près de Rolle, la route traverse de magnifiques parcs.



Fig. 4. Près de Perroy, elle est longée par de vastes vignobles.



Fig. 5. Vue magnifique des Alpes savoyardes entre St-Prex et Buchillon.

Inconvénients du trafic à l'intérieur des localités

Fig. 6. Le trafic lourd et le trafic rapide deviennent de plus en plus intolérables pour les habitants de la Grand-Rue de Rolle.



Fig. 7. A l'entrée ouest du village de Morges, un groupe d'immeubles fait saillie sur la chaussée.



Fig. 8. La Grand-Rue de Morges, encombrée par le stationnement, n'est plus suffisante pour le trafic.



capitaux nécessaires. D'autres pays possèdent déjà un réseau d'autostrades: l'Allemagne, en premier lieu. Chacun connaît les autostrades italiennes. L'autoroute française vers l'ouest y est apparentée comme l'est le tronçon Lisbonne - Estoril, ou encore certaines artères de Belgique, des Pays-Bas, pour ne pas mentionner celles de Yougoslavie, désertes et abandonnées pour l'instant.

Voici, en bref, la thèse de l'ASPAN. Le tracé Genève - Lausanne donne satisfaction. Il n'est pas ici question d'un choix entre divers tracés, comme c'est le cas au-delà de Lausanne, en direction de Berne. Au cas où une autoroute serait créée entre les deux chefs-lieux, sans aucun croisement, la route actuelle serait réservée au trafic local et au tourisme. La décision de faire de la longitudinale suisse (non transversale comme on le dit souvent) une autostrade est une question nationale, pour ne pas dire internationale, qui ne peut être prise que par l'autorité fédérale. La Commission émet le vœu que la route à quatre voies soit définitivement admise et qu'on en tienne compte pour les corrections. Le Service cantonal vaudois des routes admet que le tracé général sera maintenu, avec quelques déplacements et le détournement des agglomérations. L'ASPAN s'est mis d'accord, en ce qui concerne la protection des sites, avec le Heimatschutz vaudois, à l'assemblée de celui-ci, le 29 octobre 1949. La Commission d'étude de l'ASPAN «est persuadée que, tout en donnant à la route suisse les caractéristiques d'une voie de transit, il n'est pas indiqué de la considérer comme une autostrade en lui donnant un tracé rectiligne». Les considérations touristiques ne doivent pas rester à l'arrière-plan.

Que pense le Conseil fédéral du problème? Le 27 juillet 1951, il a pris à ce projet un arrêté, après ceux du 21 décembre 1949 et du 29 septembre 1950. Un rapport spécial de l'Inspection fédérale des Travaux publics, à qui l'on doit déjà le rapport de 1942 (*L'aménagement du réseau des routes suisses principales*), est annexé. Il n'est plus question d'un système mixte à trois voies (1942). Il semble entendu qu'on construira quatre pistes dès que le nombre des véhicules à moteur utilisant la route dépassera le chiffre de 5000 (2000 en 1948/1949) journalièrement. En outre, on y ajoutera des pistes cyclables sitôt dépassé le chiffre de 500 cycles par jour ou encore de 500 véhicules à moteur, à l'heure. Au-dessous de ces normes, deux voies suffiront. Une fois les quatre pistes établies, l'ancienne route servira au trafic local ou non motorisé. Le degré de la circulation décidera de la largeur de la route. On contournera les localités où la circulation est entravée. Des voies d'accès sont prévues: elles n'aborderont pas la chaussée principale perpendiculairement, mais parallèlement, séparées par des bandes gazonnées, comme nous l'avons vu au Portugal. Notre Exécutif suisse considère qu'il y a urgence à établir un plan; nous sommes en retard sur l'étranger et les usagers de la route courent des risques. Il voit la possibilité d'établir un premier programme d'aménagement, triennal (1950/1952) avec dépense globale de 54 millions, 18 par an, moitié pour les routes de plaine et naturellement en tenant

compte des décisions du Comité routier de l'ONU. Si le produit des droits sur l'essence devait être insuffisant ou les plans non prêts, on aurait un second programme, où pourrait figurer la croix routière, pour autant que ce projet sera maintenu intégralement. Une difficulté apparaît d'emblée pour les parcours intercantonaux, notamment sur l'axe romand, celle de répartir entre les cantons la subvention fédérale.

En attendant, les autorités cantonales décident, sans contact entre elles: Berne, par exemple, aménage l'actuelle route Berne - Thoun; Zurich abandonne provisoirement le projet d'autostrade Zurich - Winterthour; Genève vient de terminer un magnifique «bout droit» de la limite du canton en direction exacte de Versoix, sans trop se préoccuper peut-être du problème de l'évitement de cette localité.

Quant à la critique des thèses, elle pourrait être la suivante.

Les avantages de l'argumentation du T. C. S. sautent aux yeux: route la plus courte (autoroute), fluidité (rapidité) du trafic, compte tenu de la circulation future. Avantage également du point de vue militaire, nous l'avons constaté nous-mêmes en Autriche, lors de l'invasion de la Yougoslavie par les Allemands. Aujourd'hui, d'ailleurs, de grandes autostrades sont construites en Belgique et aux Pays-Bas, grâce aux fonds du Plan Marshall, et à la demande de l'Organisation du Pacte de l'Atlantique-Nord. En Suisse, on inaugurerait un réseau fédéral (subvention fédérale) de routes, qui se substituerait, pour les éléments principaux, aux éléments cantonaux, un peu comme cela s'est passé pour les chemins de fer. Sur l'autostrade, peu d'accidents, étant donné qu'il n'y a pour ainsi dit pas de croisement. On ne fait point de «politique à la petite semaine». Les capitaux nécessaires seront peut-être moins importants qu'on se l'imaginait, la rente foncière diminuant avec l'éloignement des localités et les démolitions étant moins importantes. Le trafic international qui veut les itinéraires les plus courts, prend de l'importance. Le transit européen s'accroît qui, comme le tourisme, exige des routes en bon état. Ne vient-on pas d'introduire le carnet TIR (transports internationaux routiers), grâce à la coopération de la Commission économique européenne (ONU) et des organisations internationales privées URI (Union routière internationale), OTA, etc.

Ne mise-t-on pas trop sur le transit? On ne voit pas les avantages particuliers qu'auraient la Bavière et le Lyonnais à entrer entre relations commerciales plus étroites, et quant à la transversale nord-sud, à travers la montagne, l'hiver — le froid, le gel, la neige, le brouillard — limitera saisonnièrement le trafic. Des fonds considérables devront être consentis pour appliquer le programme. Il faudra probablement avoir recours à l'emprunt. Ce sont des dépenses utiles, sans doute, mais ne nous laissons-nous pas entraîner peu à peu, en Suisse, à des habitudes somptuaires qui dépassent nos moyens? D'autre part, des travaux importants deviendraient indispensables, qu'on aurait préféré in-

corporer aux occasions de travail en cas de chômage, le fait a été reconnu par le T. C. S. Du point de vue touristique, l'autostrade ne présente absolument aucun intérêt: les témoignages de civilisation s'accumulent presque tous dans les villes et à proximité de celles-ci. Enfin, le problème de la souveraineté cantonale se pose. La création d'un réseau fédéral des routes étendrait l'influence de la Confédération; on revivrait l'histoire des Chemins de fers fédéraux, «entreprise fédérale de luxe à cherté permanente». Les cantons seraient-ils d'accord à ce qui pourrait être une diminution de leurs prérogatives?

Quant à la route améliorée, on y voit aisément un avantage. Le réseau des routes suisses existe. Il est constitué de telle façon qu'on peut le développer par voie d'améliorations, ainsi s'exprime-t-on dans le rapport de 1942, intitulé *Aménagement du réseau des routes principales suisses*, adressé au département fédéral de l'Intérieur. «Pour cette raison déjà, la construction d'autostrades sur le modèle étranger n'entre pas en considération pour le pays.» «L'argument d'un transit important, avancé en faveur de l'autoroute, est infirmé par les considérations précédentes.» Dans le rapport de l'ASPAN au Département militaire fédéral, en 1944, concernant la création de possibilités de travail, on se demande pour quelles raisons on créerait de grands parcours directs, puisque le trafic à courte distance occupe, de loin, la première place.» Les routes de grand transit ne devront pas être construites uniquement en vue de cette sorte de trafic, mais satisfaire encore aux besoins de la circulation interne. Le projet de croix routière Bâle - Chiasso / lac de Constance - Léman, suggéré par la Société suisse des routes automobiles, répond à ces double desiderata. Une petite partie seulement du trafic étranger, le transit, ainsi que le trafic interne à grande distance est prévu linéaire; le reste est trafic «étalé». La branche Ouest-Est de la croix routière enregistre une circulation interne toutes distances (donc circulation locale, régionale aussi) encore plus marquée que la branche Nord-Sud.

Pour ce qui a trait au tourisme, il est de l'intérêt, tant du Suisse que de l'étranger, de ne pas traverser le pays le plus rapidement possible. Le voyageur doit avoir le désir d'en connaître les villes et les villages, les sites et les champs. Or, 87 % des véhicules étrangers représentent, à entendre l'Union suisse des professionnels de la route (*Route et Circulation routière*, revue, 1937), le tourisme et des voyages d'affaires. Les routes actuelles ont un potentiel culturel, fondé sur la configuration du sol, la répartition de la population, l'économie nationale, notre histoire, la structure politique du pays: il n'est pas que la question technique seulement. Une grande partie de nos routes sont bien tracées (rapport 1944), spécialement en rase campagne. Il ne se justifie pas de les doubler par une nouvelle artère.

Pour construire une autoroute, il faudrait sacrifier de grandes surfaces cultivables. A elle seule,

une nouvelle route suisse (Genève - Lausanne) revendiquerait — nous l'avons calculé — près d'un kilomètre carré de terrain! N'oublions pas que la Suisse ne compte qu'un peu plus de 41 000 km². «C'est un luxe que nous ne pouvons nous offrir, eu égard aux sommes importantes affectées (chaque année) aux améliorations foncières.»

La construction d'autostrades suppose la réunion de capitaux énormes. Pour les renter, il faudrait aménager rapidement le réseau, donc sans attendre une période de crise ou de chômage. D'autre part, gain de temps, grâce à la grande distance, ce qui est l'argument principal des protagonistes de l'autoroute, ne signifie pas toujours gain pour l'économie nationale. M. Rémy, de Fribourg (revue *Route et Circulation routière*, VIII/1949) prêche indirectement une politique d'économies, en disant qu'il faut utiliser la route existante chaque fois qu'il est possible. Il y a là toute une éducation de la nation, plus indispensable que jamais.

Dans son rapport de 1951, la Commission Gampert de l'ASPAN déclare que la route n° 1 satisfait et ne demandera, pour être améliorée, que des modifications légères, ainsi que le détournement des localités (on trouvera toutes indications à ce sujet dans le rapport). Ces détournements susciteront des problèmes ardues (évitement de Versoix, Coppet, Nyon!), car on ne dispose pas toujours, comme à Romont, de villes-acropoles qu'on peut facilement contourner.

Il semble bien que c'est dans le sens de la modestie — qui n'exclut pas l'adaptation du réseau routier aux nécessités — qu'on se prononce actuellement en ce qui concerne l'aménagement des routes européennes. On en trouve la preuve dans *Entwurf für ein Netz europäischer Fernverkehrsstrassen*, étude de l'ingénieur de Kalbermatten (*Route et Circulation routière*, 1944). Le groupe de travail «Route» de l'ONU (Genève, VI/1949) estime qu'on peut transformer les secteurs suisses au moyen de capitaux au montant de 160 millions de dollars (5 milliards pour l'Europe).

Ajoutons que sur une route moins «rectiligne», la défense militaire est plus facile; les barrages peuvent être établis aux virages «évasés». Enfin, il n'est besoin d'aucun délai pour l'établissement de la route améliorée, ce qui n'est pas le cas pour l'autoroute. Les études sont prêtes, en particulier pour le tronçon romand de la croix routière.

En conclusion, les inconvénients de l'autoroute semblent devoir être évités par la création de routes pour autos (sans jeu de mots) et l'aménagement de certaines artères existantes. Le Congrès international de la route, qui s'est tenu à Lisbonne, à la fin de septembre dernier, en aura probablement administré la preuve. Un réseau de routes, systématiquement aménagé pour répondre aux exigences du trafic interne et international offre les mêmes avantages que les autostrades, à supposer que ces avantages aient quelque signification pour la Suisse.

De toutes façons, les thèses de l'ASPAN et du T. C. S. trouvent un compromis dans le détournement des agglomérations.

Fig. 9-12. Constructions trop proches de la route; la distance entre le tracé et les immeubles ne dépasse parfois pas les 4 m.



Fig. 13-16. Constructions à distance normale de la route; elle est en tout cas supérieure aux 21 m.

