

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 65 (1985)
Heft: 1

Artikel: La construction des autoroutes en Suisse
Autor: Endtner, Félix
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887045>

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.](#)

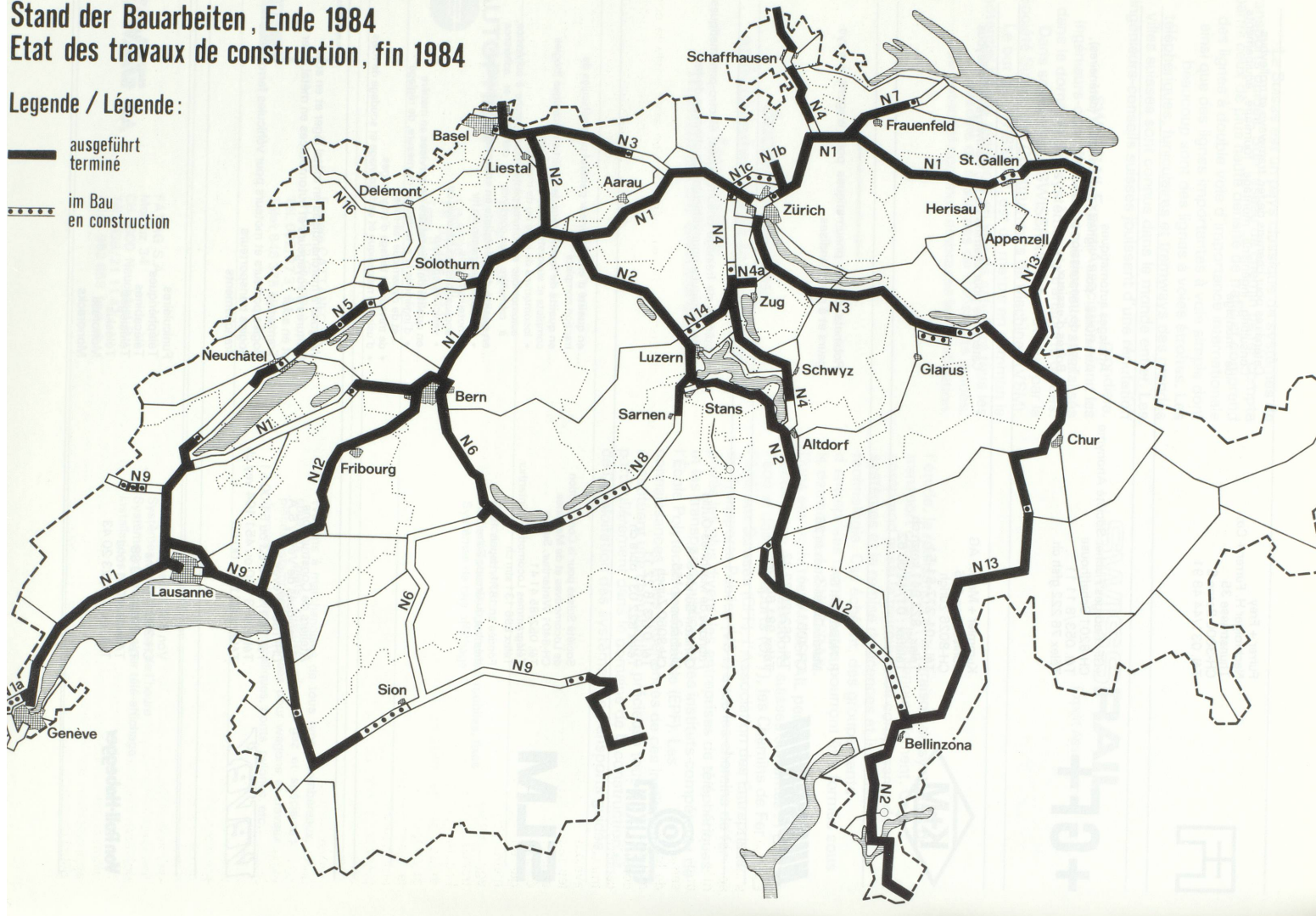
Download PDF: 21.11.2024

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

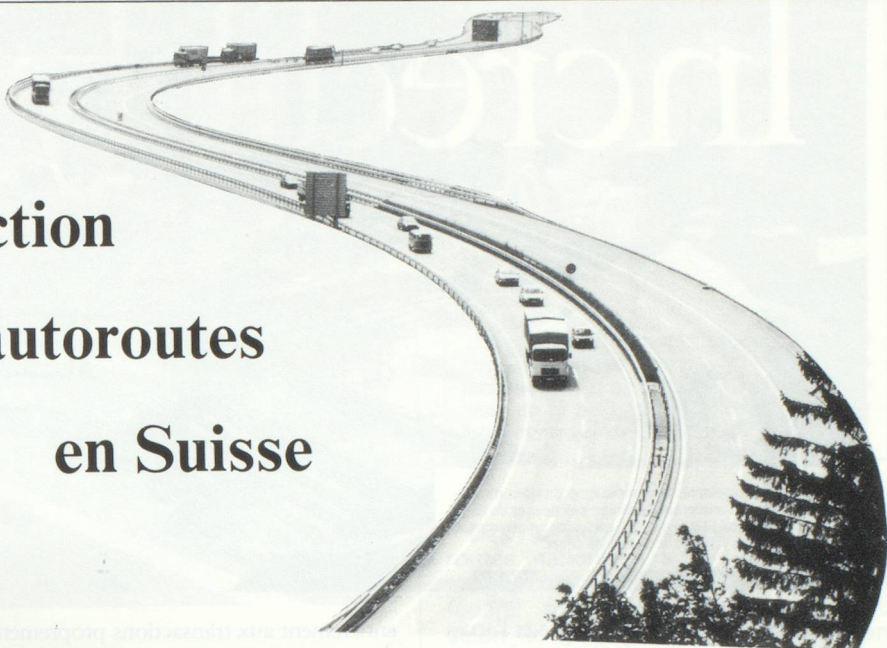
Stand der Bauarbeiten, Ende 1984 Etat des travaux de construction, fin 1984

Legende / Légende:

-  ausgeführt terminé
-  im Bau en construction



La construction des autoroutes en Suisse



Dans les années cinquante, l'amélioration du réseau routier suisse s'imposait d'urgence. Immédiatement après la 2^e Guerre mondiale, le degré de motorisation avait déjà dépassé celui atteint en 1939 ; par la suite, l'accroissement connut un rythme qui dépassait de loin toute attente et toutes les estimations. Certes, grâce aux efforts conjugués de la Confédération et des cantons dans le domaine de la construction routière, bien des progrès avaient été réalisés, notamment dans les régions des Alpes. Mais le volume sans cesse grandissant du trafic, tant étranger qu'indigène, et les difficultés qui en résultaient pour son déroulement, les nuisances imposées aux agglomérations par des véhicules en transit n'ayant aucune relation locale, l'augmentation inquiétante des accidents du trafic : tous ces facteurs firent apparaître, d'une manière générale, que le réseau existant ne satisfaisait plus aux nouvelles exigences et qu'il fallait procéder à son aménagement en utilisant de grands moyens.

Il ne pouvait pas être demandé à un service de la Confédération de résoudre seul ce problème extrêmement complexe, qui touche l'ensemble du pays ; c'est pourquoi une commission d'experts, la « Commission pour l'étude du plan d'ensemble du réseau des routes principales », fut instituée en 1954 et chargée d'éclaircir toutes les questions d'ordre technique, financier, économique et juridique en relation avec la planification, de même que les problèmes de politique des transports. Ce groupe de travail a examiné l'ensemble de ces problèmes, en procédant à des études approfondies. Sur le plan technique, il a défini un réseau des voies de communi-

cation routières les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général, le réseau des routes nationales ; il en a fixé les tracés généraux, dressé un programme de construction et de financement, et enfin jeté les bases juridiques requises pour la réalisation de cette œuvre de grande envergure.

Le réseau des routes nationales, constitué aujourd'hui essentiellement d'autoroutes, relie entre elles, de manière optimale, les principales villes ainsi que les régions appartenant à leurs rayons d'attraction économique et culturel. Dans le sens nord-sud, il offre trois itinéraires de transit pour franchir les Alpes : le Simplon, le Saint-Gothard et le San Bernardino ; combiné à d'autres liaisons, il assure le raccordement aux artères correspondantes du réseau des grands axes routiers européens.

Compte tenu des conditions topographiques difficiles dans une grande partie du pays et de l'urbanisation intense du Plateau, la construction des autoroutes est techniquement difficile et nécessite de ce fait de gros investissements. Le réseau des routes nationales réalisé jusqu'à ce jour comporte 150 km en tunnel ; il a nécessité la construction de plus de 2 500 ponts représentant une longueur totale de 221 km.

Dès le début, il était évident que la réalisation d'un réseau routier entièrement nouveau, d'une ampleur considérable, nécessiterait un régime financier

particulier. Si l'on avait voulu le construire et le financer selon la méthode traditionnelle de l'amortissement immédiat, la réalisation de l'œuvre se serait étendue sur une très longue période. C'est pourquoi on a préféré adopter la méthode des investissements : la Confédération a inscrit chaque année à son budget des montants affectés à la construction des routes nationales, prélevés sur le produit des droits d'entrée sur les carburants ; en outre, pendant une période déterminée, elle a accepté un endettement important, en partant de l'idée que dans les années d'achèvement de l'œuvre, quand les recettes provenant des droits sur les carburants seront supérieures aux frais de construction annuels, la dette pourra être remboursée. Depuis le début de la construction des routes nationales, en 1959, la Confédération et les cantons ont investi conjointement dans ces voies de communication quelque 23 milliards de francs. Pour alléger le budget fédéral soumis à un tel effort financier, le Parlement – et aussi les citoyens, par votation populaire – ont décidé d'introduire une taxe sur les poids lourds ainsi qu'une vignette pour l'utilisation des autoroutes et semi-autoroutes du réseau des routes nationales. Ces deux redevances sont dues depuis le début de l'année 1985 aussi bien pour les véhicules indigènes que pour les véhicules étrangers entrant en Suisse.

Incredibly Swiss.

Grâce aux équipements informatiques et de télécommunications les plus modernes, le service des devises du siège central du Crédit Suisse à Zurich est en liaison permanente avec les places financières du monde entier.

Le traitement intégré des données et l'accès direct aux systèmes internationaux de communications permettent à nos cambistes de prendre leurs décisions dans les meilleurs délais.

Le calcul automatique des cours au comptant et à terme les décharge des travaux routiniers: il peuvent ainsi se concentrer

entièrement aux transactions proprement dites.

La diffusion instantanée, dans toutes les succursales du Crédit Suisse, des derniers cours du marché est une des nombreuses prestations offertes à nos clients du monde entier.

Pour vos opérations sur devises: Crédit Suisse.



CREDIT SUISSE
CS

ZÜRICH (SIEGE CENTRAL) • ABU DHABI • ATLANTA • BEYROUTH • BOGOTA
BUENOS AIRES • LE CAIRE • CALGARY • CARACAS • CHICAGO • HONG KONG
HOUSTON • JOHANNESBURG • LONDRES • LOS ANGELES • LUXEMBOURG
MANAMA (BAHRAIN) • MELBOURNE • MEXICO CITY • MIAMI • MONTE-CARLO
MONTREAL • NASSAU (BAHAMAS) • NEW YORK • PANAMA • PARIS • RIO DE
JANEIRO • SAN FRANCISCO • SAO PAULO • SINGAPOUR • TEHERAN • TOKYO
TORONTO

Groupe Bâloise France

La Bâloise (France) Compagnie d'Assurances

Entreprise régie par le Code des Assurances
Société Anonyme au Capital de 33 200 000 Francs

47, rue Le-Peletier 75439 PARIS CEDEX 09

- ASSURANCES DU PARTICULIER
- CONTRATS DESTINÉS AUX ENTREPRISES
- Bris de Machines
- Pertes d'exploitation
- Incendie
- Responsabilité Civile

La Bâloise Compagnie d'Assurances sur la Vie

Entreprise régie par le Code des Assurances
Fondée à Bâle (Suisse) en 1864
Capital social 25 000 000 de FS

Direction pour la France
51, rue Le-Peletier 75442 PARIS CEDEX 09

- PLAN DE RETRAITE PERSONNEL
- PIERRALBA
- FEMMES RETRAITE/FEMMES PRÉVOYANCE
- ASSURANCES COLLECTIVES

Pour tous renseignements
Bureau de Paris
Tél. : (1) 280-64-11
Télex : 641 872 F

Bureau de Lyon
35, cours Vitton
Tél. : 889-15-54
Télex : 310 171 F

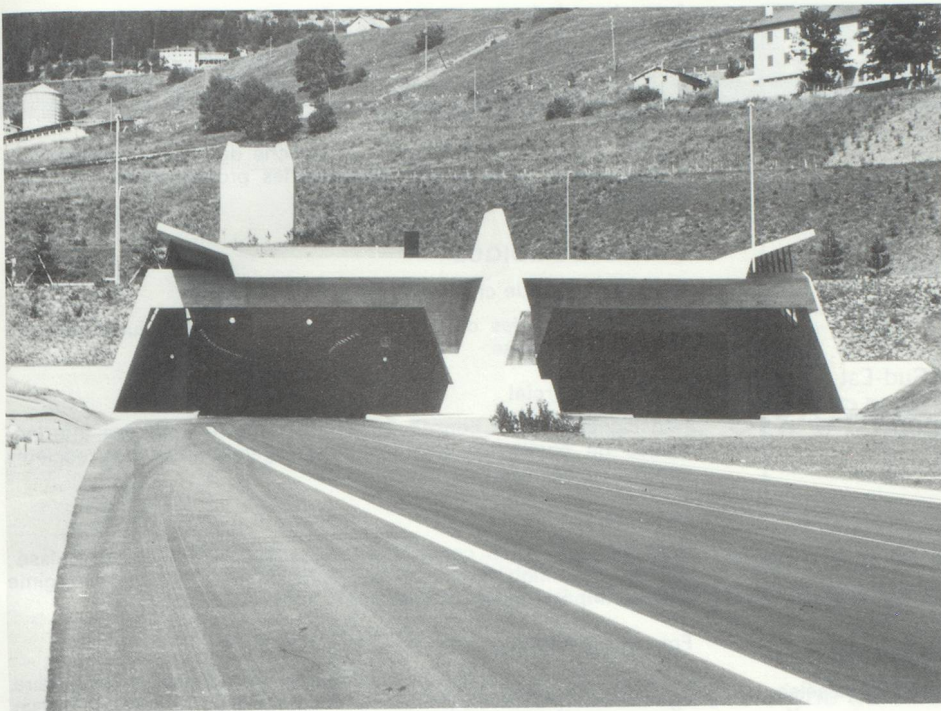
Bureau de Marseille
Pullman Prado
255, av. du Prado
Tél. : 80-37-77
Télex : 430 847 F

Bureau de Toulouse
24, rue Alsace-Lorraine
Tél. : 21-75-54
Télex : 520 030 F

Bureau de Lille
107, Palais-de-la-Bourse
Place du Théâtre
Tél. : 31-81-32

Bureau de Nancy
Immeuble « Les Thiers »
4, rue Piroux
Tél. : (8) 336-48-99
336-40-17

Bureau de Bordeaux
175, av. Robert-Schumann
33110 Le Bouscat
Tél. : (56) 02-55-66
Télex : 571 755 F

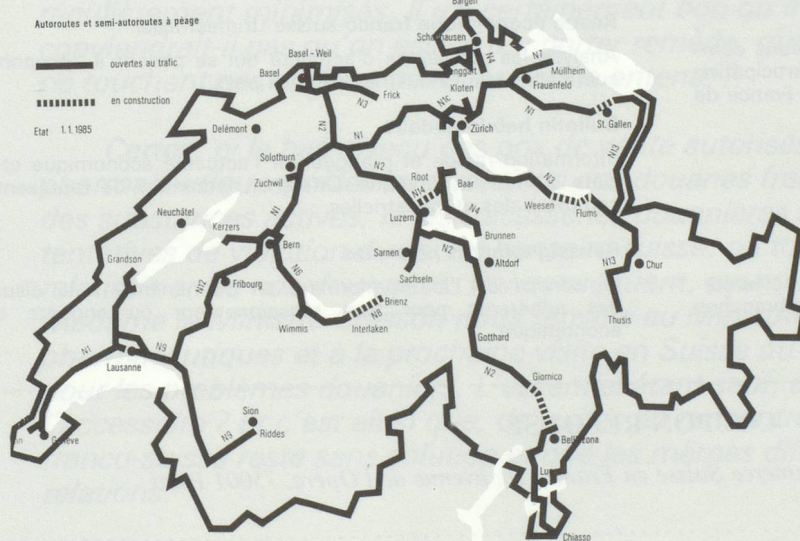


Airolo-Tunnel routier du Saint-Gothard – Sortie sud.

... Le réseau des routes nationales réalisé jusqu'à ce jour comporte 150 km en tunnel. Il a nécessité la construction de plus de 2 500 ponts représentant une longueur totale de 221 km...

Les meilleures routes suisses pour 30 francs

... Pour financer la construction des routes nationales en Suisse et en vigueur depuis le début de l'année 1985, la vignette a pour but d'alléger le budget fédéral soumis à un gros effort financier (23 milliards de francs suisses investis par la Confédération et les cantons depuis 1959)...



La vignette est obligatoire pour les véhicules à moteur et les remorques jusqu'à un poids total de 3,5 t chacun.

Validité

La vignette est valable à partir du 1er décembre de l'année qui précède celle qui est imprimée et jusqu'au 31 janvier de l'année suivante.

Infractions

Le conducteur qui emprunte une route à péage, avec un véhicule non muni d'une vignette valable, sera puni d'une amende de 100 fr. Il devra en outre acquitter la redevance de 30 fr.

Points de vente et de renseignements

- En Suisse:
- offices de poste
 - bureaux de douane
 - stations d'essence et garages
 - offices cantonaux d'immatriculation
- A l'étranger:
- agences de l'Office suisse du tourisme
 - associations d'automobilistes

Dès le début, la construction des routes nationales a été régie par un programme à long terme que le Conseil fédéral met périodiquement à jour, selon le principe d'une planification souple. Ce programme a d'ailleurs subi des modifications permanentes. L'ordre actuel des priorités prévoit de combler le plus rapidement possible les dernières lacunes sur les principales transversales du réseau et d'achever ensuite les tronçons complémentaires (voir figure).

Si au début des années 60, l'opinion publique estimait que la construction des autoroutes ne pouvait pas progresser suffisamment vite, ce point de vue a par la suite sensiblement évolué. Les projets de routes nationales se sont heurtés toujours plus fréquemment à une résistance provenant de milieux les plus divers, motivés par des raisons très variées. D'une part, les personnes directement touchées se sont mobilisées plus intensément; mais il s'est aussi formé une opposition générale, sensibilisée par la protection de l'environnement, de la nature et du patrimoine, qui a utilisé ci et là les droits démocratiques, propres à notre pays, pour tenter au moins de retarder l'établissement des projets de routes nationales et la poursuite de la réalisation du réseau.

En dépit de ces difficultés et obstacles, la construction continue à progresser à une allure soutenue. Au cours de l'année 1984, 18,3 km de nouvelles routes nationales ont pu être terminés et ouverts au trafic. Ce nombre de kilomètres peut paraître modeste; mais les sections achevées font partie de tronçons situés sur les principales transversales et revêtent de ce fait une grande importance. Ainsi, y compris les tronçons nouvellement ouverts au trafic en 1984, les routes nationales achevées et en service atteignent une longueur de 1 360 km, soit 71 % des 1 900 km de l'ensemble du réseau prévu.