

Pour un réseau routier adapté aux besoins de la circulation

Autor(en): **Berthoud, Ant.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **27 (1955)**

Heft 1

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-124384>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

POUR UN RÉSEAU ROUTIER ADAPTÉ AUX BESOINS DE LA CIRCULATION

Par Ant. Berthoud

Sait-on que notre pays vient en troisième rang parmi les régions touristiques les plus courues par les automobilistes internationaux ?

On a pu évaluer à 2 millions environ les voitures et cars étrangers qui auront roulé en Suisse en 1954, ce qui représente une augmentation de 700 000 véhicules depuis 1953.

Bien souvent dans les localités situées sur les artères de grand trafic, on a déploré la vitesse excessive à laquelle roulent ces voitures. En effet, les conducteurs étrangers, habitués le plus souvent aux autoroutes de leur pays, ne se rendent pas toujours compte des multiples aléas qui les guettent chez nous : routes et chemins qui viennent constamment couper la route principale, passage dans des villages aux rues étroites, encombrement de la chaussée par des véhicules agricoles ou viticoles, troupeaux, enfants des écoles, etc.

Perte de temps, danger d'accidents accru, tel apparaît le résultat de ce que R.-F. Lombard, dans la *Gazette de Lausanne*, qualifie d'« anachronisme routier ». Ce journaliste souligne en ces termes l'urgence de l'évolution qui doit se faire en ce qui concerne le réseau principal de nos routes suisses, faute de quoi notre pays risque d'être considéré bientôt comme inutile et dangereux à traverser :

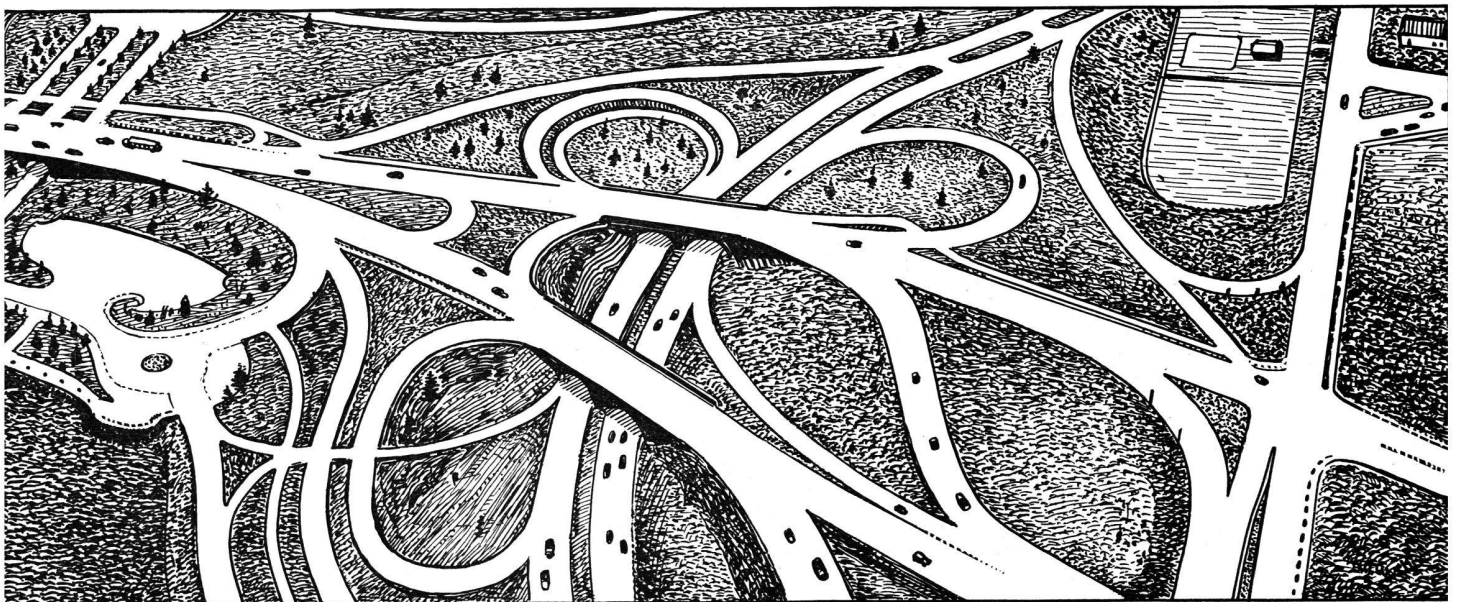
« La nécessité d'une coordination et d'un plan routier d'ensemble se fait sentir chaque jour d'une manière plus aiguë en Suisse. Le temps des « accommodages » par bribes, des améliorations par petits tronçons, apparaît de plus en plus comme dépassé.

» On a appris par bonheur cet été que les plans d'ensemble pour l'aménagement de nos grandes voies de transit allaient être étudiés par une commission, sur le plan fédéral. Il était temps. »

Quant à l'aspect financier du problème, il s'inscrirait probablement dans la perspective d'un milliard pour un réseau de 500 km.

Nous pouvons dire qu'aujourd'hui cette Commission fédérale est en plein travail et que ses études se poursuivent non seulement en ce qui concerne la construction même de l'autoroute, mais aussi le financement de cette gigantesque entreprise. Car il est en effet délicat de s'appuyer sur les statistiques qui ont été publiées, suivant lesquelles les dépenses routières seraient, à l'heure actuelle, largement compensées par les recettes fédérales et cantonales provenant des impôts, taxes, droits d'entrée et sur l'essence, etc., dont sont grevés les véhicules à moteur. Il faudrait tenir compte, pour avoir des chiffres exacts, d'autres facteurs encore, et notamment des dépenses souvent considérables portées pour les routes au budget des *communes*. D'autre part, les progrès réalisés par la technique en fait de construction automobile permettent d'obtenir maintenant des machines d'une grande puissance, avec de petites cylindrées – automobiles qui sont grevées d'impôts par conséquent beaucoup moins forts – ce qui infirme l'opinion souvent émise que plus le nombre des véhicules à moteur augmente, plus s'accroît le bénéfice de la Confédération et des cantons. Or il faut bien voir que si les recettes ont augmenté ces dernières années, par suite de l'accroissement du parc automobile, on a assisté parallèlement à une augmentation constante des frais routiers en vue d'une adaptation des routes aux exigences de la circulation. Le financement de l'autoroute reste donc un lourd problème à résoudre, mais les avantages qu'apporterait sa réalisation pour les usagers nous apparaissent extrêmement importants.

La nécessité d'un réseau d'autoroutes fortement coordonné est, à l'heure actuelle, si impérieuse, que nous ne croyons pas que l'urgence puisse en être contestée. Il nous paraît qu'au point de vue sécurité – autant pour les piétons que pour toute l'activité interne de nombreux villages et villes qui, par la construction d'autoroutes, seraient enfin libérés de la folle sarabande des voitures de tourisme – ces mesures s'imposent.



Imposant nœud routier à Corona, Queens. (Cliché reproduit de la revue *The New York Magazine*, février 1953, numéro spécial consacré à New York 1653-1953.)