

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 45 (1965)
Heft: 3: Problème des villes frontières

Artikel: Liaisons routières france-suisse
Autor: Moor, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886633>

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: 02.04.2025

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

LIAISONS

ROUTIÈRES

FRANCE-SUISSE

par Louis MOOR

Directeur

du "Touring-Club Suisse"

Il peut être intéressant pour faire mieux ressortir la place que Bâle et Genève tiennent dans les liaisons franco-suisse de mettre l'accent sur le rôle que joue la route dans l'industrie touristique, dont on connaît l'importance pour notre pays.

Si sur le plan des liaisons routières avec la France, Bâle est relativement privilégiée, Genève ne saurait, dans ce même domaine, faire naître l'envie. Il y a eu certes l'ouverture récente du tunnel du Mont-Blanc avec tout ce que cela peut offrir à notre pays de nouvelles possibilités, mais il est bon que l'on prenne conscience en France qu'il est regrettable qu'à un ouvrage de cette importance manquent les voies d'accès susceptibles d'assurer avec le reste du réseau routier national et européen les liaisons les plus sûres et les plus rapides aussi.

Si le trafic routier est aujourd'hui le souci premier de nombreux gouvernements nationaux, de bien des autorités régionales et municipales, il est aussi et peut-être surtout celui de chaque individu, celui de tout le monde. Personne, en effet, ne peut plus rester indifférent lorsque pour le coût de la construction des routes on jongle avec des milliards de francs, chacun ou presque est touché par les variations du prix de l'essence, et personne n'a le droit de se taire devant l'augmentation effrayante des accidents de la circulation. Et si la route intéresse tout un chacun c'est, ne l'oublions pas, que bien avant le rail,

que bien avant les ailes elle était le moyen de communication par excellence, puisque l'invention de la route remonte se perdre dans la nuit des temps. Si au siècle dernier le chemin de fer a connu triomphe sur triomphe et a pu reléguer la bonne vieille diligence au magasin des antiquités, au *xx^e* siècle la route a eu sa revanche. Sous le signe du moteur à explosion, en effet, notre époque est devenue celle de la motorisation. Mais cette évolution, pour bénéfique qu'elle soit en général, présente néanmoins des inconvénients, des dangers même. Il suffit de penser à l'encombrement des routes, à la pollution sans cesse croissante de l'atmosphère, à la menace constante qui plane sur la vie de l'individu et à l'impuissance des gouvernements de la plupart des pays devant ces problèmes pour que revienne à l'esprit ce cri de l'apprenti sorcier de Gœthe : « Die ich rief, die Geister, werd' ich nun nicht los ».

Et si l'on examine l'aspect purement technique de la construction routière, la situation est la même. Le tracé des routes qui, depuis des lustres, depuis des siècles, unissaient villes et villages ne répond plus aux exigences du trafic motorisé moderne et partout en Europe l'auto-route s'est imposée enfin et irrésistiblement, dès 1924, date à laquelle était inaugurée, entre Milan et Varese, l'« Autostrada », la première autoroute d'Europe. Aujourd'hui, on peut pratiquement traverser l'Europe, du Nord de l'Allemagne au Sud de l'Italie sans quitter l'auto-route, seul demeurant pour l'instant le regrettable vide représenté sur cet axe par notre pays. Ce retard n'est un secret pour personne. Les débats qui ont eu lieu récemment au parlement fédéral démontrent que ce ne sont plus seulement les associations d'automobilistes, si souvent décriées, qui demandent aujourd'hui de meilleures routes, mais les politiciens aussi. Eux, à qui l'on ne saurait faire le reproche de défendre les intérêts d'un groupement limité, pressent également et avec vigueur nos autorités fédérales de réaliser, rapidement et conformément à des principes de saine économie, le programme de nos routes nationales. Il est normal aussi que devant l'ampleur des moyens nécessaires au financement de la construction des routes, des divergences aient surgi entre les autorités et les associations routières. Désireuses de ne point

retarder la construction, celles-ci ont accepté souvent de faire les concessions nécessaires, parfois à contre-cœur. C'est pourquoi elles peuvent, et doivent, aujourd'hui exiger que le problème soit repris dans son ensemble et revu, afin d'éviter que, comme cela a été le cas par le passé, chaque année ne ramène le problème de la recherche de nouvelles sources de financement. Il est heureux, et c'est une chance, que le pouvoir d'attraction que la Suisse exerce sur le touriste soit encore intact au point de faire oublier à nos visiteurs l'insuffisance de notre réseau routier. Mais en sera-t-il toujours ainsi surtout le jour où l'extension tentaculaire des zones habitées et des centres industriels rendra durant les mois de juillet et d'août, mois de la haute saison touristique, nos bonnes vieilles routes cantonales impropres à la circulation en raison des embouteillages? Fort heureusement les autorités de notre pays savent le caractère vital et urgent de la construction des routes — aucun doute n'est permis à ce sujet — et elles feront tout ce qui est en leur pouvoir et avec la dernière énergie pour imposer une solution moderne découlant d'une conception générale du problème, même s'il faut pour cela que soient sacrifiés certains désirs régionaux ou locaux.

Qui dit tourisme, dit logement, tant il est vrai que ce sont deux notions indissociables. Les milieux touristiques, comme les milieux hôteliers, virent d'abord avec un déplaisir non masqué les associations d'usagers de la route, débordant du cadre de leur activité traditionnelle, se préoccuper du logement de l'automobiliste. Cette orientation nouvelle cependant était compréhensible. En effet, l'amélioration des modes d'hébergement du voyageur motorisé n'avait pas suivi l'amélioration des véhicules et des voies de communication qui, dans les grandes lignes, devient satisfaisante. C'est pour des motifs analogues que beaucoup d'automobilistes ont songé au camping. Avec les années, ce qui à l'origine était considéré comme une sorte de nomadisme ou encore de toquade de jeunes automobilistes friands de l'Aventure est entré dans les mœurs et connaît aujourd'hui une vogue extraordinaire. De nombreuses organisations, et le Touring-Club Suisse aussi se sont penchés sur ce phénomène social élaborant en quelque sorte une éthique du camping

pour que règnent ordre et propreté. Aujourd'hui le T.C.S. exploite 89 terrains de camping sur lesquels en 1964 1 105 768 nuitées ont été enregistrées. Ce chiffre fait du Touring-Club Suisse le principal « logeur » de notre pays.

À mi-chemin entre le camping et l'hôtel, se sont installés dans notre pays, nous venant d'Amérique, les motels qui représentent aujourd'hui en Europe pour les touristes automobilistes des têtes d'étapes classiques. Dans les pays dotés d'un réseau étendu d'autoroutes, comme en Allemagne, on les retrouve, et c'est normal, de loin en loin tout au long des autoroutes, alors qu'en Suisse, pour l'instant du moins, les motels ont en général été construits dans les endroits les plus charmants, mais qui ne sont pas toujours très rapprochés des routes à grand trafic. Les avantages de ce nouveau mode d'hébergement résident surtout dans la place de parc offerte, dans la présence d'une station service où l'on pourra acheter de l'essence, faire laver et entretenir son véhicule. Le motel c'est aussi l'assurance de trouver toujours, à un prix convenable et presque partout le même, un certain confort et un certain genre de nourriture.

On ne saurait s'intéresser à la route et au tourisme sans se préoccuper de la sécurité routière et de l'éducation qu'elle rend nécessaire. Ce sont là deux des tâches, parmi les plus belles et les plus exaltantes aussi, des associations d'usagers de la route. Il serait trop long, fastidieux peut-être, de dire ici tout ce que ces associations font et entreprennent pour que la sécurité et la prudence règnent chaque jour un peu plus sur les routes. Que l'on sache cependant que les clubs, en collaboration avec les autorités fédérales de police, ont créé à l'intention des automobilistes étrangers qui entrent en Suisse un dépliant qui leur est remis aux postes frontière. Ils y trouveront notamment les principales règles de circulation en vigueur en Suisse et certains conseils. Il serait injuste de ne pas mentionner non plus les 64 patrouilleurs routiers du T.C.S., qui, en tout temps sur les routes de notre pays, sont prêts à porter aide et assistance à tout automobiliste tombé en panne et dont bon nombre d'étrangers ont pu déjà apprécier la serviabilité et l'efficacité. Relevons

aussi que la réjouissante collaboration de nos organisations avec nos associations sœurs des pays étrangers a permis, en appliquant le principe de la réciprocité, de faire profiter les automobilistes étrangers en Suisse de services toujours plus nombreux et toujours plus étendus analogues à ceux dont les automobilistes suisses peuvent bénéficier à l'étranger. Pour conclure, disons deux mots encore de ce que l'on peut appeler en jargon technique la coordination des divers supports du trafic.

Cependant que le trafic ferroviaire public et privé comme le trafic aérien constituent des entités reconnues « de jure », le trafic routier privé n'est pour l'instant considéré que comme une entité « de facto ». C'est encore le parent pauvre. La preuve en est fournie par le fait que si l'on veut, auprès des autorités fédérales, atteindre les services compétents pour les questions routières, il faut, selon les cas, s'adresser à quatre départements, quatre ministères différents. Pendant longtemps on a considéré les usagers de la route comme des contribuables et de dociles contribuables, sans plus. Mais aujourd'hui, il est réjouissant de pouvoir relever qu'il existe entre les représentants des différents supports du trafic une compréhension sans cesse croissante. Nous pensons ici aux fameux trains-autos qui sont l'exemple typique d'une heureuse collaboration entre le rail et la route. Aujourd'hui l'expérience d'une semblable collaboration a été étendue au trafic aérien. Le succès du « channel air bridge » démontre la faveur chaque jour plus grande que connaît dans le monde du tourisme motorisé cette nouvelle formule qui permet à l'automobiliste de charger son véhicule sur un avion pour le reprendre dès après l'atterrissage pour partir sur les routes. Certes, les tarifs des « Air-Ferries » sont encore relativement élevés, mais nous sommes convaincus que grâce à son développement, grâce aussi à la lutte que mènent les clubs dans ce sens, ce nouveau mode de voyage sera accessible à un nombre toujours plus grand d'automobilistes et que le jour n'est plus très éloigné où il sera possible d'ouvrir au tourisme de nouveaux horizons grâce à une heureuse collaboration entre le rail, la route et les ailes.

L. M.