

La transversale est-ouest enfin achevée!

La dernière lacune de la route nationale A1 ayant enfin été comblée (41 ans après le lancement du projet!), on peut désormais traverser la Suisse d'est en ouest ou inversement sans quitter l'autoroute. La joie de voir cet ouvrage achevé est cependant ternie du fait que cette autoroute, considérée autrefois comme une œuvre de pionnier, est depuis longtemps insuffisante en de maints endroits. Ces goulets d'étranglement doivent être éliminés le plus rapidement que possible. L'initiative «Avanti» va servir de catalyseur politique pour accélérer les choses.

Il a fallu s'armer de patience: le 5 avril 2001, le tronçon long de 12,2 kilomètres entre Yverdon et Arrissoules et la section de 10,9 kilomètres entre Cheyres et Cugy de l'A1 seront officiellement ouverts au trafic. Ainsi, une bonne quinzaine d'années après l'échéance initialement prévue, la route nationale A1 est enfin complètement en service. Et, par la même occasion, l'E25 Rotterdam–Gênes est également complète alors que l'E4 Helsinki–Lisbonne s'enrichit d'un tronçon supplémentaire. L'A1, dont la longueur est de 383,1 kilomètres, représente environ un cinquième de la totalité du réseau des routes nationales suisses. 54,7 kilomètres sont aménagés en six pistes, 326,5 kilomètres en quatre et 1,9 kilomètres en deux pistes (en l'occurrence, le tunnel du Milchbuck dont l'élargissement à six voies est projeté). L'A1 traverse neuf cantons: Vaud (104 kilomètres), Berne (57,2), St-Gall (54,4), Zurich (51,8), Argovie (47,4), Soleure (24), Fribourg (21,8), Thurgovie (12,4) et Genève (10,1). Selon l'état actuel des comptes, l'A1 a coûté près de neuf milliards de francs. Ce montant a été entièrement payé par les usagers de la route via les impôts affectés sur les huiles minérales et la vignette autoroutière (depuis le 26 février 1984).

1956: une initiative populaire comme un moteur politique

En 1951, neuf ans après son premier rapport, l'inspection générale des travaux publics – aujourd'hui l'Office fédéral des routes (Ofrou) – a publié un deuxième rapport sur l'aménagement du réseau des routes principales suisses pour les années 1950 à 1952. Selon ce projet, les routes desservant les villes de Bâle, Berne, Genève et Zurich devaient être conçues comme des autoroutes à quatre pistes avec à chaque fois deux voies mono-directionnelles. Ce projet autoroutier dans un programme de construction approuvé par le département fédéral compétent (à l'époque, le Département fédéral de l'intérieur DFI) fut alors considéré par les autorités et les associations routières comme un véritable tournant. Jusque là, en effet, le DFI avait toujours donné la préférence à l'aménagement des routes principales existantes par rapport à la construction de nouvelles autoroutes entre certaines villes. En 1956, une commission de planification spécialement

instituée à cet effet a fixé les tronçons devant absolument entrer dans le futur réseau auto-routier suisse. Pour l'A1 entre Berne et Lausanne, la commission a choisi le tracé Berne–Morat–Yverdon en lieu et place du tracé Berne–Fribourg–Yverdon. Toujours sur l'A1, mais entre St-Gall et Winterthour, la ligne St-Margrethen–St-Gall–Gossau–Wil l'a emporté sur la variante du lac de Constance (St-Margrethen–Rorschach–Kreuzlingen–Frauenfeld).

La naissance du réseau des routes nationales suisses a été largement favorisée par l'initiative fédérale «pour l'amélioration du réseau routier» qui avait été lancée par les associations routières, dont notamment la Fédération routière suisse FRS, et qui a abouti formellement le 9 mars 1956. Cette initiative, qui visait à donner un appui politique aux efforts en cours, a finalement été retirée au profit du contre-projet de l'Assemblée fédérale. Le 6 juillet 1958, le souverain helvétique a approuvé ce contre-projet par 85% de «oui». Ainsi, la Confédération a reçu la compétence de planifier et de construire les autoroutes en collaboration avec les cantons. Sept semaines après le verdict du peuple, le Conseil fédéral présentait déjà un message proposant la construction de l'autoroute Lausanne–Genève. La réalisation de cet ouvrage est en effet urgente dans la perspective de l'exposition nationale de 1964 à Lausanne, écrivait en substance le Conseil fédéral.

Larges compétences fédérales

Par un arrêté fédéral du 23 décembre 1959, 60% du produit net des droits de douane sur les carburants (aujourd'hui, l'impôt sur les huiles minérales) ont été nouvellement affectés à la route. 40% de ces fonds étaient destinés aux routes nationales et 60% servaient à financer les contributions aux dépenses routières générales des cantons. Le 8 mars 1960, les Chambres fédérales ont approuvé la loi fédérale sur les routes nationales (LRN). Ce texte retient en préambule que les liaisons routières suisses ayant une importance nationale peuvent être déclarées routes nationales par l'Assemblée fédérale. Il fait en outre la distinction entre routes nationales de première, deuxième et troisième classe. La LRN et la disposition constitutionnelle à la base de cette loi donnaient à la Confédération de très larges compétences, notamment face à l'autonomie communale. La commune de Morges, par exemple, s'en est rapidement rendu compte. Après des années de résistance acharnée de cette petite cité du bord du Léman, le Conseil fédéral a finalement usé de ses nouvelles compétences pour décider en 1960 que le tracé de l'autoroute passerait par la ville. La même année, soit le 21 juin 1960, l'Assemblée fédérale a adopté la forme du réseau des routes nationales. Ainsi, celui-ci aura, au moment de son achèvement en 2015, une longueur totale de 1'858 kilomètres. Fin 2001, 89,6%, soit 1663 kilomètres, seront en service.

1990: l'initiative ATE échoue lamentablement

La construction autoroutière a rapidement progressé dans les années soixante, notamment entre Genève et Lausanne (en vue de l'Expo 64), entre Berne et Zurich ainsi que dans le canton de St-Gall. Dans les années septante, les travaux avançaient également à bonne allure: la liaison Berne–Zurich a été achevée;

plusieurs tronçons ont été ouverts entre Zurich et St-Margrethen. Au début des années quatre-vingt, ce fut au tour des sections Yverdon–Lausanne et Berne–Morat d’être ouvertes au trafic. Dès 1987, l’autoroute reliait d’un trait Zurich à St-Margrethen. Cette même année, une forte résistance a surgi contre la liaison A1 Morat–Yverdon. L’Association Transports et Environnement (ATE) a commencé la récolte de signatures pour ses initiatives dites «trèfle-à-quatre», dont l’initiative «pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon». Le 2 juillet 1987, cette initiative a abouti avec près de 139’000 signatures. Ce fut cependant un échec complet puisque le 1^{er} avril 1990, le souverain a refusé ce projet avec une majorité rejetante de 67% et une participation de 41%. Le Tribunal fédéral ayant rejeté le 8 janvier 1992 plusieurs recours des milieux écologistes contre le tronçon Greng–Löwenberg de l’A1 au sud-est de Morat, l’A1 a enfin pu être achevée.

Grande importance sociale et économique

L’A1 est un ouvrage d’importance locale, cantonale, nationale et internationale. Son achèvement peut donc être considéré comme un acte politique de grande portée. Cette autoroute remplit une foule de fonctions, ce que ses adversaires oublient systématiquement. Mis à part le fait qu’elle relie la Suisse orientale et la Suisse occidentale et jette ainsi un pont culturel entre ces régions du pays, l’A1 a libéré un grand nombre de villages des nuisances du trafic de transit. Transversale est-ouest directe, sûre et rapide, l’A1 apporte une contribution essentielle à l’équilibre entre régions suisses et, partant, à leur développement économique. Car il faut bien se rendre compte: ce n’est pas la route qui produit le trafic, mais bien l’organisation géographique de l’économie et de la société. Ce sont ces deux critères qui déterminent le volume et la nature du trafic ainsi que l’intensité de la mobilité.

L’A1 est une composante essentielle d’une infrastructure mise à disposition par les pouvoirs publics, mais financée intégralement par les usagers de la route. Elle est une condition du bon fonctionnement d’une économie marquée par une forte division du travail, donc largement dépendante de la route. Liaison routière à haut rendement, l’A1 relie les centres et régions économiques de Suisse. Elle contribue ainsi à l’accroissement du produit national en permettant une division géographique optimale du travail, en agrandissant les marchés d’approvisionnement et d’écoulement et en favorisant le développement et les structures de l’économie nationale. S’il est évident que l’A1 a apporté prospérité et forte expansion économique aux régions qu’elle traverse, il est plus difficile d’en estimer les bienfaits sociaux. Mais en favorisant les échanges sociaux et culturels entre deux régions linguistiques du pays, cette liaison routière assume de toute manière une fonction importante en faveur de la cohésion de notre pays multiculturel.

Urgent d’éliminer les goulets d’étranglement sur l’A1

Les automobilistes qui roulent régulièrement sur l’A1 connaissent bien les goulets d’étranglement qui provoquent régulièrement des bouchons à certaines heures. Ces obstacles à la circulation sont insensés tant du point de vue de l’écologie que

de celui de l'économie. Aussi, a-t-on fort justement mis en œuvre, planifié ou initié au niveau politique l'élimination de ces points faibles.

Après le jugement définitif du Tribunal fédéral du 11 décembre 1991, l'autoroute à quatre pistes du Grauholz près de Berne, tronçon régulièrement bouché, a pu être élargie à six voies.

Le percement d'un tunnel supplémentaire au Baregg a commencé le 8 mai 2000. Ce vaste chantier dans la vallée de la Limmat durera cinq ans. En plus de la construction d'une troisième galerie, les travaux comprennent l'assainissement des équipements existants ainsi qu'une mise partielle sous galerie du tracé pour protéger les habitations de Neuenhof. Ce chantier, auquel des échéances fort rapprochées ont été imposées, durera jusqu'en 2005 – avec toutes les restrictions à la circulation que cela suppose – et coûtera environ 410 millions de francs.

Le 8 mars 2001, le Conseil des États a transformé en postulat la motion du Conseil national en faveur d'un aménagement à six voies du tronçon A1/A2 entre les embranchements de Härkingen et de Wiggertal. Cette atténuation politique ne concerne cependant que l'invitation à la construction; la partie de la motion touchant à la planification a été classée, car considérée comme remplie. Moritz Leuenberger, ministre des transports, a promis que le revêtement de ce tronçon sera assaini jusqu'en 2003. À cette occasion, l'axe central sera déplacé pour permettre l'élargissement à six voies.

Juste 45 ans après l'initiative «pour l'amélioration du réseau routier», une nouvelle initiative populaire lancée par les associations représentant le trafic routier privé servira une fois de plus d'accélérateur politique. Soutenue notamment par le Touring Club Suisse (TCS), l'Union suisse des arts et métiers (USAM), l'Union pétrolière (UP), la Fédération routière suisse FRS ainsi que des élus politiques bourgeois et représentants de l'économie, l'initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» a formellement abouti le 24 janvier 2001. Elle exige notamment l'élargissement à six voies des tronçons chroniquement surchargés de l'A1 entre Genève et Lausanne et entre Berne et Zurich.

Pourquoi l'A1 s'appelle N1 à Berne et autres «curiosités autoroutières»

En mai 1959, la commission de planification du Département fédéral de l'intérieur (DFI) a déposé son rapport final intitulé «La planification du réseau suisse des routes nationales». Ce rapport n'a pas été publié, comme prévue, en six parties, mais bien en cinq. Cependant, la troisième partie qui portait le titre de «Voies express urbaines en tant que liaisons entre les autoroutes» a disparu.

Le tronçon A1 Oensingen–Hunzenschwil a été ouvert au trafic le 10 mai 1967. Ainsi, l'autoroute Berne–Lenzburg, la plus longue section autoroutière de Suisse de l'époque avec 85 kilomètres, était complète. Mais comme il n'existait pas encore de station d'essence sur cette voie, nombre d'automobilistes suisses et étrangers y tombaient en panne sèche. Aussi, la police dut-elle régulièrement fonctionner comme pourvoyeur en carburant jusqu'à ce que

la première station d'essence du réseau autoroutier suisse, celle de Kölliken, a ouvert ses colonnes.

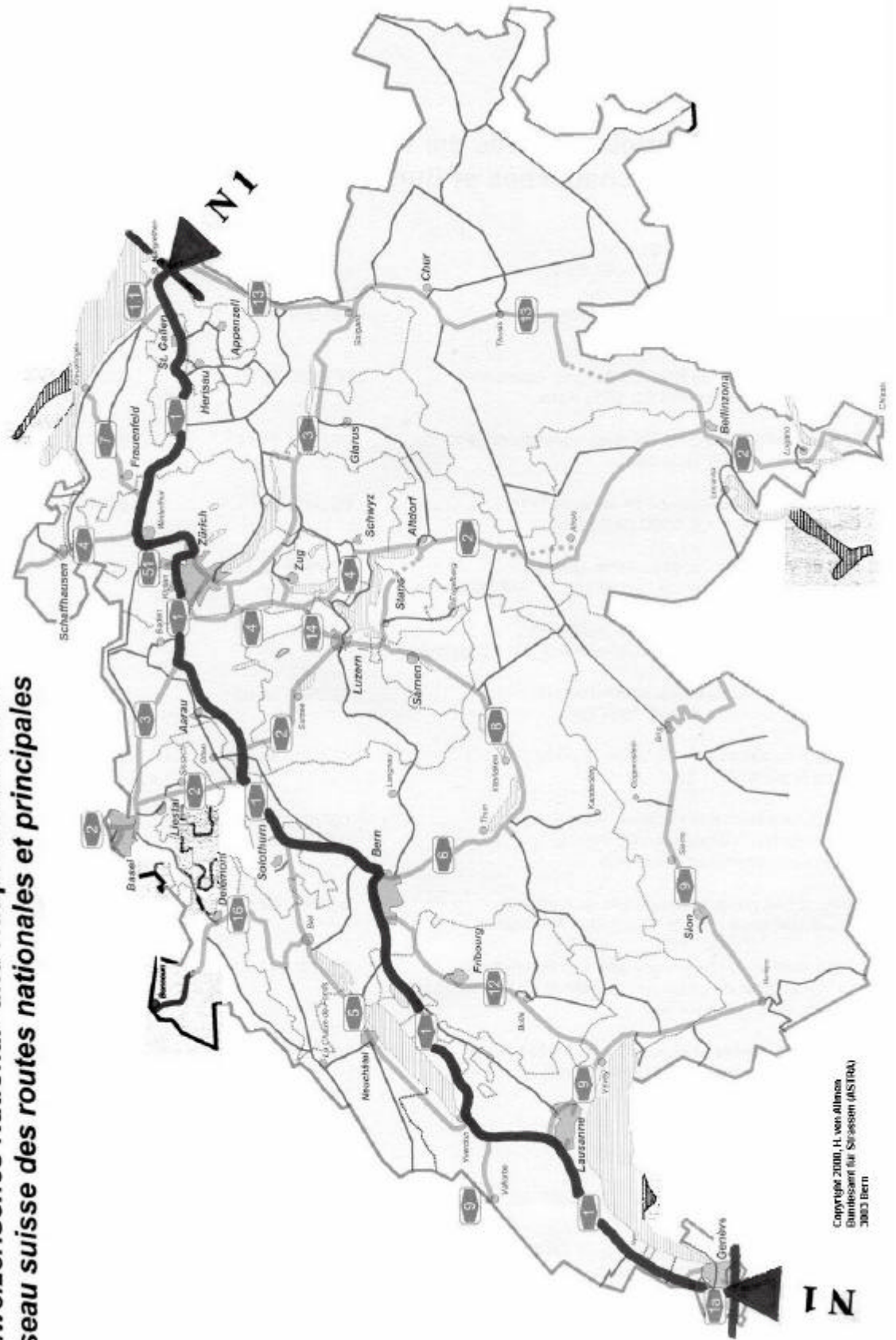
Le 16 août 1967, le premier restoroute de Suisse, celui de Kölliken sur l'A1, a ouvert ses portes. En fait, il s'agissait d'un wagon-restaurant que la direction générale des CFF avait aimablement et à titre provisoire mis à disposition de cet établissement.

Le 9 décembre 1996, la lettre «N» a été officiellement remplacée par la lettre «A» pour désigner les autoroutes suisses. Cette nouvelle désignation se basait sur une décision de la Conférence des commandants des polices cantonales, de la Société suisse de radiodiffusion et de télévision (SSR), de la Centrale nationale d'information routière (CIR) à Genève et de l'Office fédéral de la police (OFP). «A» signifie autoroute et cette lettre est aussi utilisée à cet effet dans les autres pays européens, justifiait-on cette décision. Par la suite, les panneaux verts portant le numéro de la route ont été remplacés par des rouges portant le numéro en blanc (sans «A» ou «N»). Ainsi, les autoroutes suisses furent dorénavant appelés – notamment dans les informations routières – par un «A» suivi du chiffre correspondant (par exemple, A1). Tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes autoroutiers, mais c'était compter sans l'inertie de l'administration fédérale. Car les offices fédéraux concernés par les autoroutes suisses continuent joyeusement d'utiliser le «N» pour désigner les routes nationales ou, plus précisément, les autoroutes helvétiques alors que le «A» est utilisé pour les routes alpines comme au bon vieux temps.

Berne, le 28 mars 2001

FRS - Info

Schweizerisches National- und Hauptstrassennetz Réseau suisse des routes nationales et principales



Copyright 2000, H. von Allmen
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern