

CH_VB 87.051 vom 12. August 1987

Bundesverwaltung, 1987-08-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.051

FR: CH_VB 87.051 du 12 août 1987

IT: CH_VB 87.051 del 12 agosto 1987

Erwägungen

E. 12

août 1987 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Aubert Le chancelier de la Confédération, Buser 1987-600

E. 14

Feuille fédérale. 139^eannée. Vol. III 173

Condensé Révisant la Déclaration du 16 septembre 1950 sur la construction de grandes routes de trafic international, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a adopté le 15 novembre 1975, à Genève, un Accord sur les grandes routes de trafic international. Les Etats européens signataires de cet accord s'engagent à adopter le nouveau réseau fixant les grandes routes de trafic international, c'est-à-dire le réseau des routes «E», comme plan directeur pour la construction et l'aménagement desdites routes sur leur territoire, et ils se proposent d'entreprendre la construction de ces itinéraires routiers dans le cadre de leur programme national. La construction et l'aménagement des routes «E» doivent se faire selon des directives techniques et des normes qui se trouvent consignées dans l'annexe de l'accord; ces routes doivent être signalées au moyen d'un panneau normalisé. Notre pays n'avait alors pas signé la Déclaration de 1950 parce que la Confédération ne possédait pas pour cela les pouvoirs requis sur le plan national. Aujourd'hui, les conditions permettant d'adhérer à l'accord révisé sur les grandes routes de trafic international sont réunies. Les routes «E» traversant notre pays font toutes partie soit du réseau des routes nationales fixé par l'Assemblée fédérale, dont la plus grande partie est d'ailleurs déjà en service, soit du réseau des routes principales à aménager avec l'aide de la Confédération. Celle-ci possède ainsi, en matière de construction et d'aménagement des itinéraires «E», les compétences nécessaires pour l'application de l'accord, qui a été signé par la Suisse le 30 janvier 1976, sous réserve de sa ratification. 174

«5 Message I Partie générale II Historique de l'accord La Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international a été adoptée le 16 septembre 1950 à Genève par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). Les Etats européens signataires de la Déclaration se sont engagés à adopter le réseau fixé pour les routes européennes (routes «E») comme cadre pour leurs propres projets nationaux de construction et d'aménagement de routes destinées au trafic international. Le réseau routier «E» décidé en 1950 n'avait pas été conçu et numéroté selon un système déterminé. On avait d'abord choisi comme grandes routes de trafic international de longs tronçons reliant entre elles les capitales ainsi que les grandes villes des différents pays européens. Ainsi, une partie des routes «E» partaient de Londres vers le continent européen, tandis que d'autres, depuis les pays Scandinaves, menaient à la péninsule ibérique, à l'Italie, aux Balkans et jusqu'en Turquie. Ces principales artères reçurent des numéros allant de 1 à 27. En plus de

ces grandes trans- versales, le réseau «E» comprenait de nombreux itinéraires plus courts qui, en tant qu'embranchements, routes de desserte et routes de liaison entre ces mêmes trans- versales, furent numérotés de 31 à 125. Au cours des années qui suivirent, c'est surtout par ces itinéraires «E» secondaires que le réseau fut complété. Ces routes ont été numérotées au fur et à mesure de leur construction, si bien qu'il semble aujourd'hui que ce soit le hasard qui ait présidé à la numérotation de nombre d'entre elles réparties dans l'Europe tout entière. La E100, par exemple, qui se trouve en Turquie, mène de Trébizonde à Karabük, tandis que la E101, en Espagne, conduit de Madrid à Valence. A la fin des années soixante, des démarches furent entreprises en vue d'une révision du réseau des routes «E». C'est la République fédérale d'Allemagne qui en avait lancé l'initiative, car elle se voyait contrainte, en raison du fort accroissement du trafic, de compléter en plusieurs endroits les liaisons autoroutières existantes par des autoroutes à tracé parallèle. Ces nouvelles voies de circulation devaient bien entendu être numérotées; mais, comme il s'agissait pour la plupart d'entre elles d'itinéraires d'importance internationale, il fallait leur donner un numéro indiquant qu'elles faisaient partie du réseau routier «E». Or, comme nous l'avons déjà dit, la numérotation des tronçons complémentaires s'effectuait au fur et à mesure, et le réseau des routes «E» devenait peu à peu un écheveau inextricable. Aussi la République fédérale d'Allemagne (RFA) demanda-t-elle que l'on choisisse, puisque l'on songeait de toute façon à une révision du réseau, un système entièrement nouveau qui, comme le système américain, présentât une structure et une numérotation logiques et servant les intérêts des usagers; la meilleure solution pour répondre à ces besoins, affirmait-elle, était un système de quadrillage consistant à diriger et à numéroté les itinéraires routiers toujours d'ouest en est et du nord au sud. Les premiers seraient munis de numéros pairs allant de 10 à 90, et les seconds, de numéros impairs allant de 05 à 95. Cette échelle serait suffisamment étendue pour que les numéros qui la composent permettent de classer tous les compléments du réseau à ve-

nir. L'avantage d'un tel système serait de permettre à l'utilisateur de la route de savoir immédiatement, grâce à ces numéros, quelles sont les régions d'Europe traversées par l'itinéraire en question. Les premiers numéros pairs, par exemple, indiqueraient des routes au nord de l'Europe se dirigeant d'ouest en est, et les derniers numéros impairs des routes qui, à l'est de l'Europe, mèneraient du nord au sud. En outre, les différents itinéraires «E» dont les numéros se suivraient se confondraient dans une large mesure avec les directions principales prises effectivement par le grand trafic international, à savoir d'ouest en est et du nord au sud. La RFA fit une proposition allant dans ce sens au cours de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT). Ce n'est qu'après de longues délibérations s'étendant sur plusieurs années au sein des organisations internationales déjà mentionnées, la CEMT et la CEE-ONU, que le texte fixant le nouveau réseau des routes «E», qui reprenait la proposition faite par la RFA, fut approuvé et présenté à la signature le 15 novembre 1975 à Genève par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Ce texte est entré en vigueur le 15 mars 1983, après qu'il a été signé et ratifié par un nombre suffisant d'Etats européens. A la fin de l'année 1986, 16 Etats avaient ratifié l'accord: la République démocratique allemande, la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, la France, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la République socialiste soviétique de Biélorussie, la République socialiste soviétique d'Ukraine, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, l'Union des Républiques socialistes soviétiques, la Yougoslavie. L'Autriche, la Grande-Bretagne et la Suisse, bien qu'avant signé l'accord, ne l'ont pas encore ratifié. 12 Le réseau des routes «E» en Suisse La Suisse

n'avait pas signé la Déclaration de 1950. Jusqu'en 1958, les routes étaient dans notre pays un domaine qui, conformément à la Constitution, était du ressort exclusif des cantons. Aussi les autorités fédérales estimaient-elles n'avoir des pouvoirs suffisants ni pour respecter les engagements relatifs à la construction et à l'aménagement des routes «E» qui auraient découlé d'une adhésion à la Déclaration, ni pour les imposer le cas échéant aux cantons. Après que la Constitution fédérale eut été complétée en 1958 par les articles 36bis et 36ter, c'est-à-dire par les articles sur la mise en place du réseau des routes nationales et l'aménagement des routes principales, les conditions juridiques permettant une adhésion de la Suisse à la Déclaration auraient été réunies. Cependant, comme la construction des routes nationales ne faisait alors que commencer dans nos pays, il apparut que le moment n'était pas encore indiqué pour franchir le pas. Plus tard, au milieu des années soixante, on apprit que la Déclaration, comme le réseau des routes «E» lui-même, allaient faire l'objet d'une révision. Notre pays décida alors de participer à ces travaux au sein de la CEMT et de la CEE-ONU, et de signer ensuite la nouvelle version de l'accord. Bien que la Suisse n'ait pas signé la Déclaration de 1950, le réseau des routes «E», qui constitue le fondement même de la Déclaration, s'étendra évidemment aussi sur notre pays. Il fut décidé que la Suisse, pays alpin situé au cœur de l'Europe, serait traversée par les routes «E» suivantes: E 2 Londres - Brindisi ... Vallorbe - Lausanne - Martigny - Simplon - (Arona - Milan) ... 176

E 4 Lisbonne - Helsinki ... (Chambéry) - Genève - Lausanne - Berne - Olten - Baie - (Karlsruhe) ... E 9 Amsterdam - Gênes ... (Mulhouse) - Baie - Olten - Olten - Lucerne - Arth - Andermatt - Lugano - Chiasso - (Côme - Milan) ... E 17 Chagny - Salzbourg ... (Beifort) - Bâle - Olten - Zurich - Winterthour - St-Gall - St. Margrethen - (Innsbruck)... E 21a Martigny - Grand St-Bernard - (Aoste) E 60 Arth - Zurich E 61 Bellinzone - San Bernardino - Coire - St. Margrethen - (Bregenz - Munich) E 70 Winterthour - Herleshausen Winterthour - Schaffhouse - (Stuttgart)... E 77 Buchs - (Feldkirch) Les cantons n'ont cependant que très rarement signalé ces itinéraires au moyen du panneau «E». Lors des négociations au sein de la CEMT et de la CEE-ONU, notre pays est resté sur la réserve quant à la restructuration du réseau routier «E». Mais dès qu'il devint évident que la majorité des pays européens allaient finalement se rallier à la proposition de la RFA, la Suisse coopéra de manière constructive à l'élaboration de la partie du réseau située sur son territoire. Le nouveau réseau quadrille la Suisse de la façon suivante (cf. carte):

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.