

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

**Herausgeber:** Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

**Band:** 52 (1954)

**Heft:** 3

**Artikel:** Une auto-route Lausanne-Genève

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-210938>

### **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.](#)

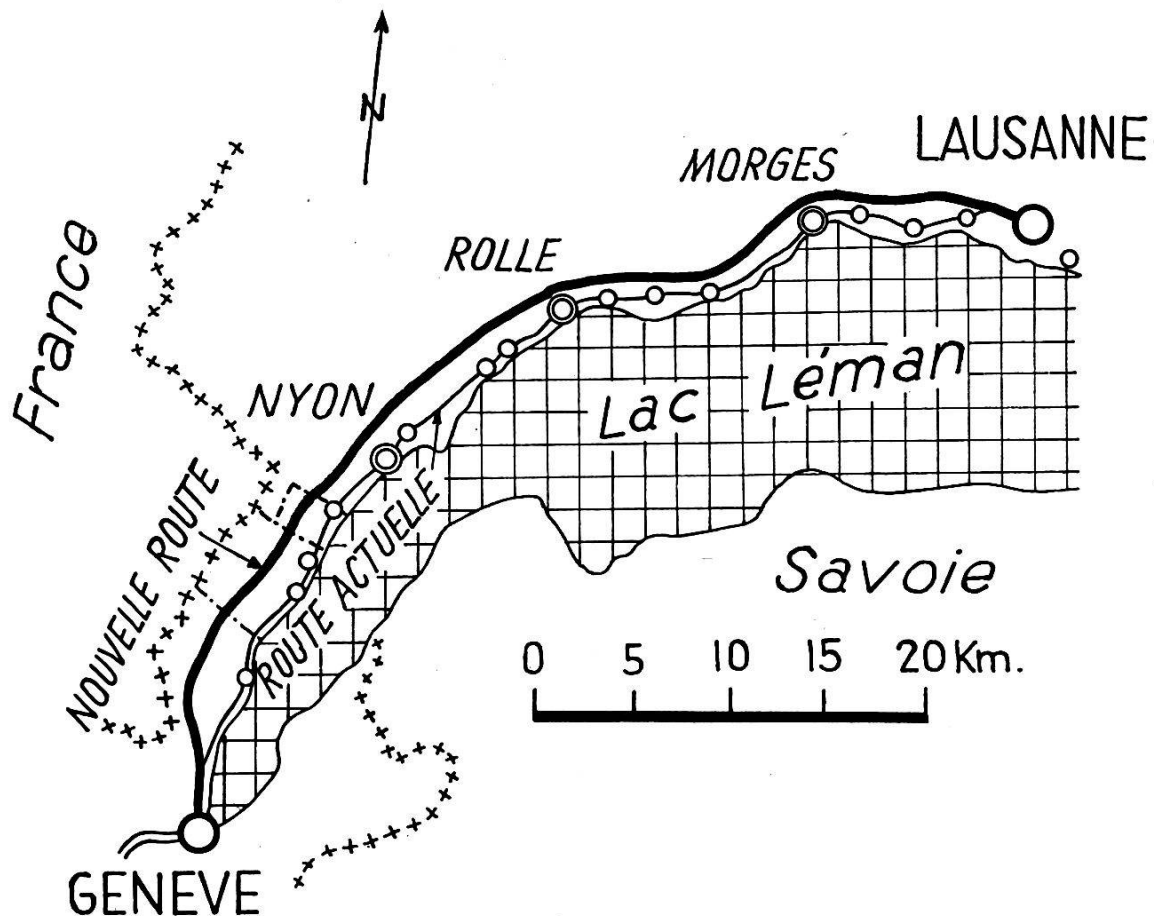
**Download PDF:** 15.03.2025

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

Monsieur Zapf conclut en affirmant que le but que les ingénieurs s'étaient fixé, était maintenant sur le point d'être atteint. Les réunions parcellaires connaissent un succès grandissant et seul le manque de fonds freinera un développement plus considérable. (A suivre)

## Une Auto-Route Lausanne-Genève

Bn. Bien que notre pays soit parmi ceux dont la nombreuse population et le tourisme aient provoqué le développement d'un trafic considérable, il est l'un des derniers en Europe au point de vue de la construction des routes. La nature accidentée du sol, le prix élevé de la main-d'œuvre et des matières premières, l'absence enfin d'une politique routière cohérente ont fait donner, chez nous, la préférence à des solutions les plus faciles.



Toutefois, l'augmentation prodigieuse du nombre des véhicules à moteur oblige aujourd'hui à reconsidérer le problème. On constate avec satisfaction que certains gouvernements cantonaux, las de demi-mesures, se déclarent prêts à mettre sur pied d'intéressants projets de routes. Une initiative prise par les autorités des cantons de Vaud et de Genève à même fait sensation. La route Genève-Lausanne est la section routière la plus fréquentée de notre pays. On a compté 5000 véhicules à moteur par jour.

Aussi l'amélioration de cette grande voie de communication apparaît-elle urgente. C'est ce qu'a aussi reconnu l'autorité fédérale elle-même lorsqu'elle a inscrit au rang des tâches les plus urgentes la remise en état de cette route principale. Il y a deux moyens de remédies à cet état de choses: ou bien porter cette route, sur tout son parcours, à une largeur suffisante d'au moins 9 m (non compris les pistes cyclables et les trottoirs), ou bien la construction d'une nouvelle route ailleurs.

Après une étude approfondie des divers aspects du problème, c'est la dernière solution qui a été retenue par les services techniques intéressés. Ce ne sont pas seulement les données techniques routières, mais surtout les frais qui décident en faveur du nouveau tracé. La réfection de la route actuelle, élargie à 9 à 12 m suivant les possibilités, coûterait 57 millions. La nouvelle route qui aura une chaussée double, c'est-à-dire, une piste de 6 m dans chaque sens avec bandes latérales de parcage coûtera 52 millions.

On peut du reste facilement démontrer que la route actuelle, susceptible tout au plus d'écouler sans restriction de vitesse le trafic moyen de 3000 véhicules par jour; est incompatible avec les exigences de la circulation moderne. Même débarrassée de ses étranglements et portée à une largeur de 9 à 12 m, elle ne tarderait pas à atteindre son point de saturation. En revanche, une chaussée de 12 m de largeur, à deux courants distincts de circulation et sans traversées d'agglomérations ni croisements, se révèle capable de débiter sans limitation d'allure un volume au moins double de celui du projet.

Toute innovation comporte quelques désagréments, qu'il n'est pas toujours facile d'accepter avec le sourire. On comprend l'amertume de ceux, qui verront leur propriété coupée en deux, par le futur ruban de béton. On comprendrait moins bien le point de vue étroit de quelques négociants établis en bordure de la route actuelle. Le trafic lent étant maintenu, ils n'ont certainement pas de quoi s'inquiéter au sujet de leur existence. Il faut se rendre à l'évidence: de plus en plus, s'opère sur les routes une différence entre le trafic lent, d'une part, affectionnant les petites étapes; et le trafic à grande vitesse d'autre part. La distinction de la circulation routière est le seul remède efficace et durable à l'amélioration de nos grandes voies de communication.

## **Impressions professionnelles et générales des U.S.A.**

M. le D<sup>r</sup> Hans Härry, directeur fédéral des mensurations cadastrales, accédant à notre désir, a bien voulu répéter, à l'intention des géomètres de la Suisse romande, la remarquable conférence qu'il fit à Lucerne le 16 mai 1953, à l'occasion de la 50<sup>e</sup> assemblée générale de la Société suisse des mensurations et améliorations foncières. Nous lui en réitérons notre très vive et sincère reconnaissance.

Le 25 janvier 1954 à 15 heures dans les salles du Cercle démocratique du Café vaudois à Lausanne, M. Pierre Deluz, président de la Société