

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 27 (1955)

Heft: 1

Artikel: L'autoroute

Autor: Nerfin, Paul

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124380>

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>

L'AUTOROUTE DU LÉMAN

Première étape de la grande transversale Genève—Saint-Gall

Par M. Louis Casai, ancien conseiller d'Etat, chef du Département des travaux publics du canton de Genève

Genève est acquise à l'idée de la construction d'une autoroute destinée à doubler la route actuelle Genève—Lausanne.

Les comptages automatiques effectués depuis plus de deux ans ont montré que le trafic moyen atteint près de 5000 véhicules par jour, avec des pointes allant jusqu'à 13 000. L'affluence touristique y est énorme puisqu'on y a compté en été jusqu'à 60 % de voitures étrangères.

Le canton de Genève est obligé de faire face à l'accroissement du nombre des véhicules à moteur ; il a établi un programme il y a quelques années déjà, qui comprend en premier lieu la liaison de la ville avec le territoire français environnant, ainsi que la route dite « de Suisse » qui relie le canton aux autres cantons confédérés. La route dite de « Grande-Ceinture » assurera à la périphérie de la ville une liaison entre ces routes radiales ; elle passera notamment à l'aéroport intercontinental de Genève—Cointrin.

Genève est fermement décidée à réaliser son secteur d'autoroute du Léman. Nous sommes arriérés en compa-

raison de l'étranger. Les conditions de circulation sont devenues inadmissibles sur la route Genève—Lausanne et c'est une nécessité pour le pays de mettre en vigueur un nouveau code de la route adapté à la circulation moderne.

Le parc automobile genevois qui compte près du dixième du parc automobile suisse apporte, par le truchement des droits sur les carburants, une aide substantielle à tous les cantons suisses.

Nous espérons qu'au moment où la répartition des frais de l'autoroute sera à l'étude, la Confédération apportera aux deux cantons romands une aide efficace semblable à celle qu'elle apporta, il y a quelque vingt ans, aux cantons d'Uri et de Berne pour la route du Susten.

Au moment où je quitte le Département des travaux publics, je forme le vœu que la jeune génération sache prendre ses responsabilités et voie l'avenir avec une confiance et une audace égales à celles qu'affichèrent nos pères lors du début du chemin de fer et du percement des grands tunnels alpins. L. CASAI.

L'AUTOROUTE

Par M. Paul Nerfin, ancien conseiller d'Etat, président du Comité d'action vaudois pour l'étude de l'autoroute Genève—Lausanne

Le réseau routier interne est fonctionnellement comparable à l'appareil circulatoire du sang qui permet à l'homme de vivre pour autant que l'essence vitale puisse normalement circuler et remplir son rôle de distributeur. Le pays ne peut vivre et prospérer que si sa sève économique a la possibilité de pénétrer dans ses artères et de nourrir toutes les branches de son activité. Mais un peuple à lui seul, et dans un pays tel que le nôtre surtout, ne réalise pas un tout économique et ne satisfait pas tous ses besoins. Notre régime interne se perfectionne sans cesse, mais il ne peut et ne pourra jamais fonctionner sans l'apport et la participation de l'extérieur.

Cette participation, sous la forme de l'échange, existe depuis que l'homme a convoité le bien de son voisin, depuis que le besoin réciproque — paroles de Turgot — a introduit l'échange de ce qu'on avait contre ce qu'on n'avait pas. Ces relations exigeaient des voies de communications adaptées aux nécessités et aux possibilités du moment. Les vieux Helvètes regardaient déjà par delà les Alpes et le Jura et les Romains ont su, pour la facilité et la mise en valeur de leurs conquêtes, construire des routes qui nous étonnent encore.

Si nos routes secondaires, destinées plus spécialement au trafic régional, sont, en général du moins, suffisantes et peuvent être considérées comme modernes, compa-

rativement à celles des autres pays, on ne peut, hélas ! en dire autant des artères principales d'ordre international. Nos grandes transversales ne permettent plus un débit normal et la soudure de nos routes aux réseaux étrangers, construits ou en cours de construction, n'est plus assurée du tout. Nos projets, depuis longtemps, traînent lamentablement dans la poussière des tiroirs et l'on pourrait croire que la Suisse n'a plus à se préoccuper du progrès...

Depuis vingt-cinq ans, nos voisins, petits ou grands, construisent en tenant compte des tendances internationales de la circulation ; ils veulent à tout prix rester dans le réseau et vont à la rencontre des grandes lignes du trafic. Qu'avons-nous fait durant ce quart de siècle, sur le même plan routier ? Alors que notre pays, plus que tout autre, vit d'exportation, se nourrit d'importation et doit développer son tourisme, nous restons en dehors du circuit ; nous regardons les autres préparer les tracés des voies qui traverseront l'Europe ; nous ne nous intéressons pas activement à la construction des têtes de pont qui se dessinent à proximité de nos frontières, alors que nous devrions, par nos propres réalisations, « amorcer » les contacts et provoquer l'exécution des projets qui favoriseraient notre essor. Notre petite plaque tournante peut être facilement évitée et nous courons le risque de voir un jour les grandes routes

internationales, nord-sud en particulier, passer ailleurs qu'en Suisse. Cet isolement se ferait rapidement sentir et nous pourrions regretter de n'avoir pas su partir à temps...

Le progrès a ses inconvénients ; vouloir toujours les éviter équivaut au renoncement à toute création de grande envergure, à l'abandon d'améliorations importantes qui présentent des avantages appréciables. L'autoroute a ses inconvénients, mais elle en élimine d'autres infiniment plus grands, tout en nous apportant des gains incontestables.

La réalisation de l'autoroute exige, parallèlement à l'étude technique du problème, celle du financement et celle aussi des possibilités d'éviter ou d'amoindrir les inconvénients signalés.

Citons rapidement, en passant, les motifs essentiels qui justifient dans une certaine mesure l'opposition qui s'est manifestée.

Le coût et le financement. - Le coût, à première vue, paraît élevé. N'oublions pas cependant qu'il s'agit d'une dépense constructive, au profit d'une entreprise durable et sans échéance dans le temps ; économiquement favorable, rentable de ce fait et pouvant s'amortir en moins de cinquante ans.

Le financement peut être assuré de diverses façons : participation de la Confédération et des cantons, entreprise mixte avec participation privée, entreprise privée avec subside de l'Etat ; prélèvement d'un centime sur la benzine, d'un droit de péage ou d'autres taxes éventuelles. Les moyens sont nombreux et le problème financier n'est aucunement un obstacle à la réalisation du projet. La Confédération doit simplement comprendre qu'il s'agit d'un problème d'ordre international, intéressant le pays dans son ensemble ; problème qui la concerne et projet qu'elle peut financer par des recettes qui normalement doivent être affectées à de tels travaux. Les réserves faites à ce sujet par les cantons sont logiques, car le financement d'une entreprise d'intérêt national ne peut pas être envisagé simplement sur le plan cantonal. D'autres millions, dont l'affectation peut nous laisser rêveurs, sont dépensés sans compter ; serait-on moins compréhensifs lorsqu'il s'agit d'équiper le pays pour assurer le développement normal de sa vie économique ?

Les critiques qui nous viennent des milieux agricoles. - Ces critiques, à première vue, se comprennent et les craintes du début étaient compréhensibles. La diminution des surfaces, le morcellement des terres, la suppression des chemins vicinaux, faits sans égard, seraient catastrophiques. L'Etat le tout premier l'a compris et tout est mis en œuvre pour limiter les dégâts et éviter à la paysannerie une aggravation de sa situation. Le tracé de la route prévoit un minimum d'emprise et de

morcellement ; les remaniements envisagés compenseront les pertes éventuelles de surfaces et la création de passages sur ou sous l'autoroute facilitera les transports et les accès aux champs.

Chacun pourra exprimer ses craintes et tous les cas seront examinés avec soin.

Les critiques des commerçants ne concernent que les localités, petites et moyennes, qui ne seront plus sur le parcours de la route principale et qui subiraient de ce fait un certain isolement. En réalité, ces localités seront convenablement reliées à l'autoroute, sans avoir à subir le bruit et les risques d'un transit sans avantage. Les expériences faites dans d'autres pays nous prouvent que dans la généralité l'autoroute, de grande circulation, n'est nullement nuisible au commerce local.

Si la route moderne peut nous assurer le maintien du tourisme et son développement, on ne peut que souhaiter sa création au plus tôt. Le tourisme répand annuellement dans le pays 1,6 milliard de francs, dont 690 millions sont effectivement gagnés par l'agriculture, l'artisanat et le commerce. 6,5 milliards de francs sont investis dans le tourisme ; 120 000 personnes vivent uniquement de cette activité et tous les métiers indirectement en profitent. En 1952, les hôtes étrangers nous ont apporté 637 millions en devises. Ces quelques chiffres nous donnent une idée de l'importance qu'a pour notre pays la clientèle étrangère, de la nécessité de la conserver et de l'attirer en nous organisant à cet effet, sans oublier que nos voisins deviennent pour la Suisse de sérieux concurrents.

Notre Comité d'action vaudois n'a nullement l'intention de s'ingérer dans des affaires qui ne sont pas les siennes et ne prétend pas se substituer aux pouvoirs publics. Il est formé de citoyens de toutes conditions qui estiment simplement que l'autoroute devient une nécessité, que sa création est possible et que sa construction profitera certainement à notre économie. Son rôle est de collaborer avec l'Etat, en lui communiquant les remarques et les désirs de nos divers milieux ; sa mission est aussi de renseigner le public au fur et à mesure de l'avancement de l'étude et des travaux, d'examiner avec les intéressés les critiques qui se justifient et de combattre celles que l'intérêt personnel et la fantaisie font surgir.

Notre comité ne veut pas aveuglement l'autoroute ! Il estime sa création indispensable et urgente ; il est certain qu'elle s'imposera tôt ou tard et pense qu'il est préférable de disposer à temps. Il est conscient de l'importance de ce projet et soupèse à la fois, avec le même sérieux, ses avantages et ses risques. Il est cependant convaincu que cette réalisation sera pour la Suisse et le canton une avance utile et profitable sur le chemin du progrès.

P. NERFIN.

TRONÇON GENEVOIS DE L'AUTOROUTE DU LÉMAN

Par M. J. Weber, ingénieur cantonal de Genève

Lorsque l'idée d'une autoroute prit corps, il vint tout naturellement à l'esprit de la faire partir d'un point de la Grande-Ceinture afin d'avoir des liaisons directes tant vers l'aéroport que vers la ville.

Pour des raisons psychologiques, nous avons tenu à ce que le départ vers l'autoroute emprunte la route du bord du lac facile à trouver et que, en sens inverse, l'arrivée à Genève se fasse en direction de sa rade, avec

sa vue classique, et non pas par une autre voie de pénétration qui eût fait traverser les quartiers impersonnels qui sont derrière la gare.

Ces principes admis, la configuration des lieux montra que le meilleur point de bifurcation est dans la région du Vengeron. Ce ravin permet sans trop de frais de construire tout le système des liaisons nécessaires pour éviter les croisements à niveau des divers courants