

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: Tronçon genevois de l'autoroute du Léman

Autor: Weber, J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124381>

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: 14.03.2025

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

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

de circulation. Il en est de même de la traversée de la voie ferrée et de la séparation Grande-Ceinture—Autoroute. Peu après, la route se tourne vers le nord-est, franchit la Versoix et quitte le canton.

L'autoroute traverse l'enclave de Céligny très en arrière du village, dans une région où les terrains ont une valeur moindre.

Les dimensions définitives de l'autoroute ne sont pas encore arrêtées. Nous sommes d'avis qu'il faut voir grand et acquérir suffisamment de terrains pour réserver l'avenir.

D'autre part, la sécurité du trafic exige que le stationnement soit interdit sur les chaussées : il faut donc avoir tout le long de celles-ci deux bandes de terrain assez larges pour permettre d'y placer un véhicule. C'est la raison pour laquelle nous prévoyons des banquettes de 3 m. 50 de largeur qui serviront à la fois de réserve de terrain et de bandes de stationnement. Les réalisations françaises les plus modernes, à Marseille notamment, démontrent l'utilité de cette mesure. L'emprise totale sera donc de 25 m. se décomposant en deux chaussées de 7 m. 50 chacune, deux accotements de 3 m. 50 et d'un terre-plein milieu de 3 m.

Nous espérons que la nécessité d'un éclairage continu de l'autoroute sera reconnu par les autorités responsables : des comptages précis ont en effet révélé que 25 % des véhicules circulent entre Genève et Lausanne pendant les heures où les phares doivent être allumés. La suppression de l'éblouissement réciproque des véhicules augmentera notablement la sécurité de nuit.

La circulation sur les autoroutes demande de la part des conducteurs une discipline particulière.

Nous souhaitons que le nouveau code de la route suisse contienne dès sa mise en vigueur les prescriptions indispensables concernant le comportement des automobilistes sur les autoroutes ; ainsi les services responsables pourront, en cours de travaux déjà, prévoir les dispositifs spéciaux de sécurité.

Les études préliminaires étant faites, il importe maintenant de fixer le statut de l'autoroute des points de vue légal, financier et technique. L'œuvre est si vaste et si coûteuse qu'elle doit être conçue avec une hauteur de vue peu commune si l'on veut que les services que l'on en attend soient à la mesure des exigences du trafic, non seulement actuel ou de demain, mais encore dans deux ou trois générations ; des retouches ou des corrections seront pratiquement exclues. J. WEBER.

AUTOROUTE ET URBANISME

Par M. Edmond Virieux, chef du Service cantonal des bâtiments du canton de Vaud

Pour l'urbanisme qui n'est point seulement l'art de bâtir les villes, mais aussi celui d'organiser l'aménagement d'une région entière, la route est primordiale. Le tracé des voies est le schéma qui, dans une large mesure, détermine les zones de constructions, les régions de l'industrie. D'innombrables localités sont nées du voisinage d'une artère importante, d'un nœud de circulation.

Si l'autoroute échappe à l'afflux des constructions qui s'implantent le long des voies ordinaires, elle pose cependant à l'urbaniste de nombreux problèmes. Passant entre champs et cultures à peu près inaperçue, elle se signale cependant çà et là par quelques travaux d'art. L'urbaniste veillera à ce qu'ils s'intègrent agréablement dans le paysage.

Mais son intervention sera plus indispensable encore lorsqu'il s'agira de choisir les points d'arrivée et de passage aux abords des villes. Il considérera alors non l'état des choses actuelles, mais, faisant œuvre d'imagination, il verra la ville de demain, ses quartiers à venir, ses artères futures. On ne saurait étudier séparément le tracé des voies interurbaines et le plan d'extension des villes, car l'important trafic des autoroutes doit être absorbé aussi aisément que possible et sans aucun heurt par le réseau des voies urbaines.

*

Comment l'urbanisme concevra-t-il la voie d'accès à l'autoroute et l'autoroute elle-même ? Il prendra la leçon du passé et verra que les siècles constructeurs ont toujours adapté leurs voies aux moyens de transport, qu'ils en ont suivi les progrès, modifiant structure et tracé en fonction du perfectionnement des véhicules.

Le vaste réseau des voies antiques que Rome étendit sur l'Europe et tout le pourtour de la Méditerranée

convenait au déplacement rapide des légions. Ces voies étaient surtout conçues pour des piétons et des cavaliers ; les chariots semblent y avoir été peu nombreux. On sait que l'attelage antique avec collier de poitrail était irrationnel ; le rendement du cheval de trait en était fort diminué, il était donc peu utilisé. Ainsi la route romaine pouvait être étroite et, pour aller au plus court, avoir de fortes rampes.

Nos premières routes modernes ne différaient pas essentiellement des voies anciennes. Les chars ne s'étaient guère perfectionnés depuis l'antiquité ; leurs quatre roues étaient fixes, ils prenaient fort mal les tournants. Les règlements de police les excluaient des rues. A Paris, sous les Valois et jusqu'à la fin du XVI^e siècle, seuls les membres de la famille royale pouvaient utiliser des voitures. Le menu peuple allait toujours à pied, les gens de qualité circulaient à cheval, les dames nobles montaient en croupe derrière un page.

Au siècle suivant survint une grande révolution technique, soit l'invention de l'avant-train tournant ; dès lors, la voiture moderne était née. On créa des voies à son usage.

La reine Marie de Médicis fit tracer une longue et large allée qui, de son palais des Tuileries, lui permettait de suivre en voiture les rives de la Seine ; c'est ce qu'aujourd'hui encore on nomme le Cours-la-Reine. Puis toute une série d'avenues carrossables furent créées autour du Paris du moyen âge. Ces voies, tracées avec largeur de vue, constituent actuellement les grandes artères de Paris : Champs-Élysées, cours de Vincennes, rue Royale, etc. Mais le travail fut poussé bien au-delà de la capitale et bientôt toutes les grandes villes de France furent reliées par des voies nouvelles adaptées aux véhicules de l'époque.

(Suite page 25.)