

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Band: 27 (1955)
Heft: 1

Artikel: Autoroute et urbanisme
Autor: Virieux, Edmond
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124382>

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: 08.11.2024

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

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

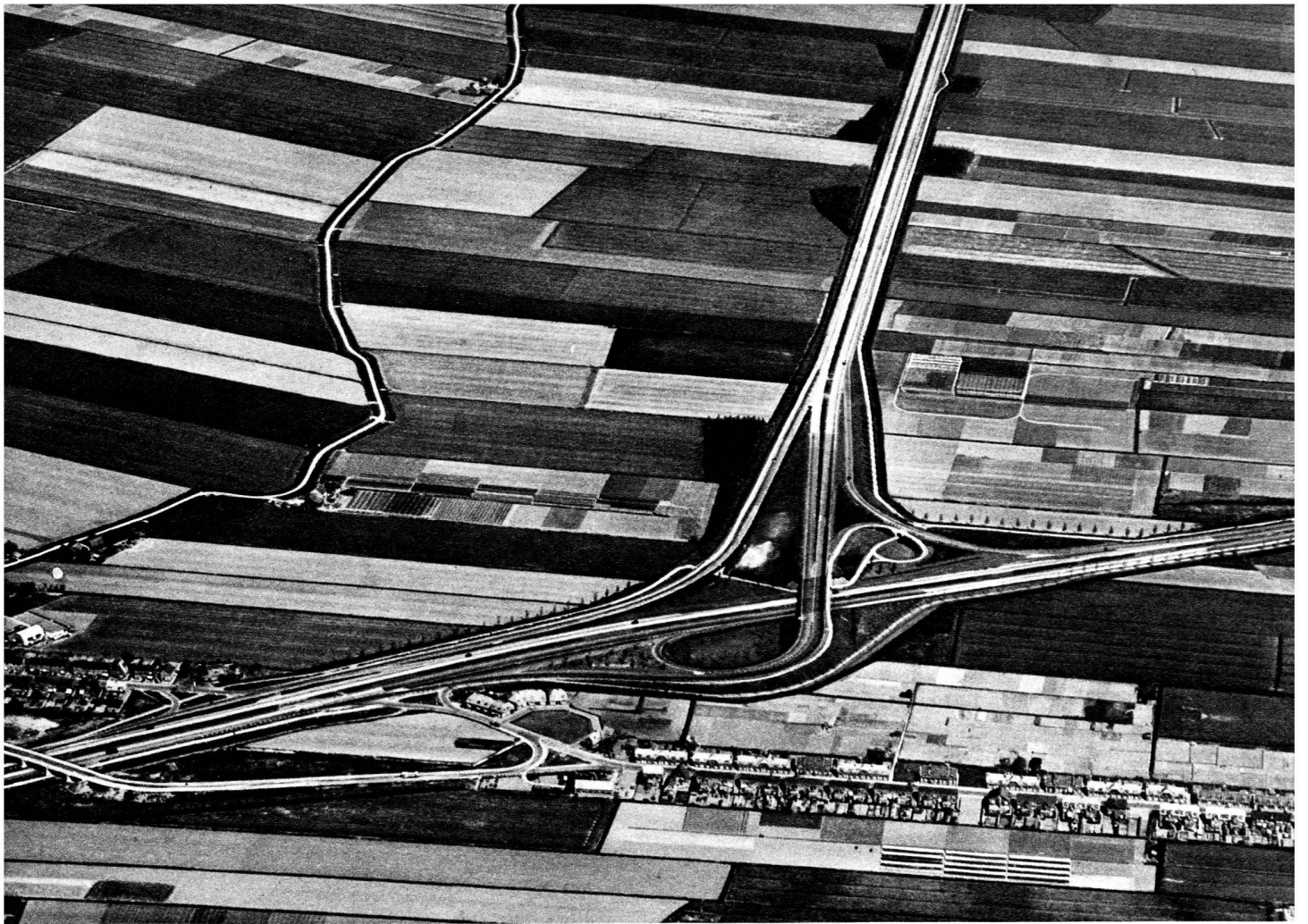
convenait au déplacement rapide des légions. Ces voies étaient surtout conçues pour des piétons et des cavaliers ; les chariots semblent y avoir été peu nombreux. On sait que l'attelage antique avec collier de poitrail était irrationnel ; le rendement du cheval de trait en était fort diminué, il était 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.

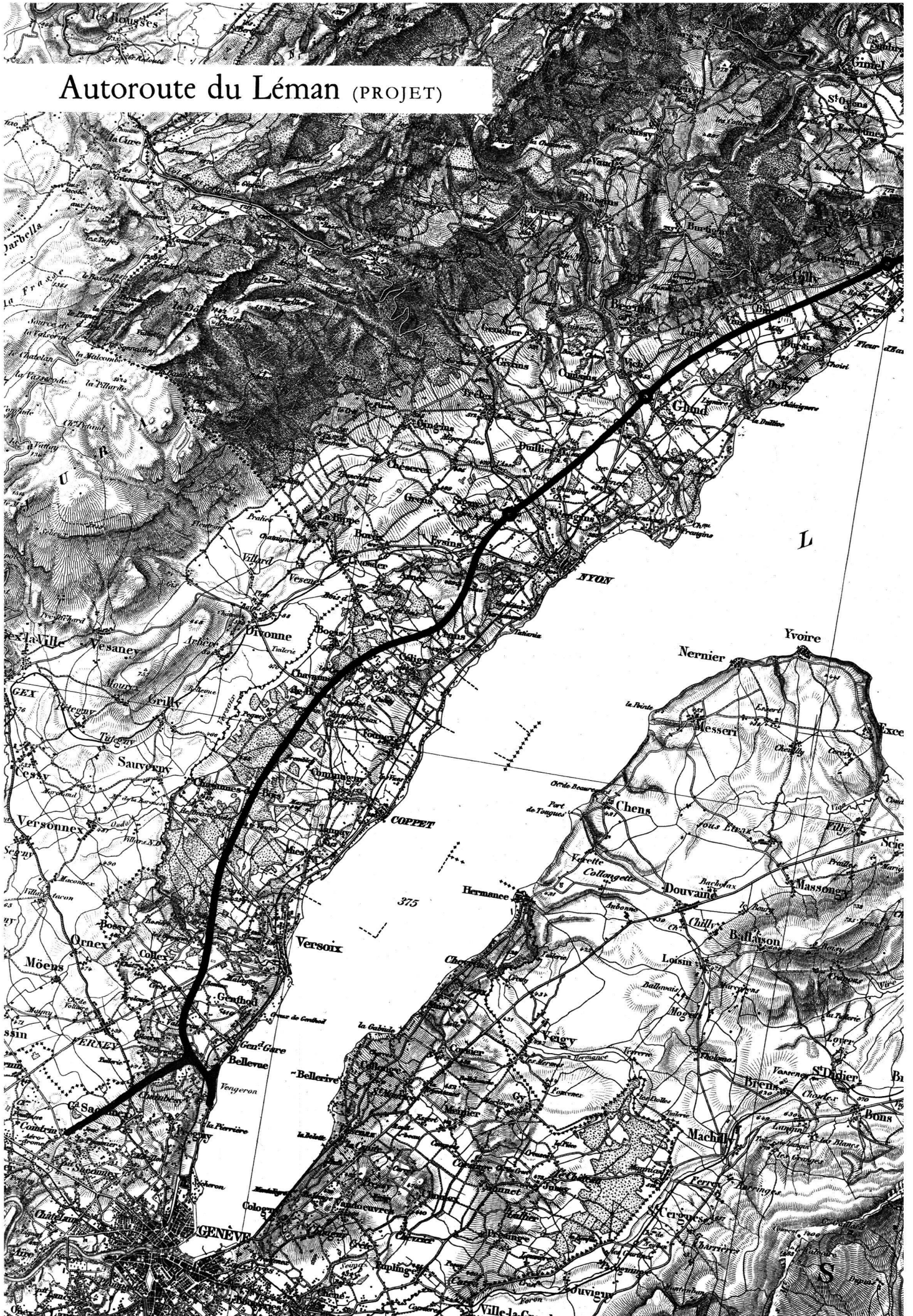
(Suite page 25.)



Nœuds de circulation aux Pays-Bas, sur la route nationale La Haye—Utrecht. (Photos K.L.M., obligeamment communiquées par le Consulat des Pays-Bas, à Genève.)



Autoroute du Léman (PROJET)

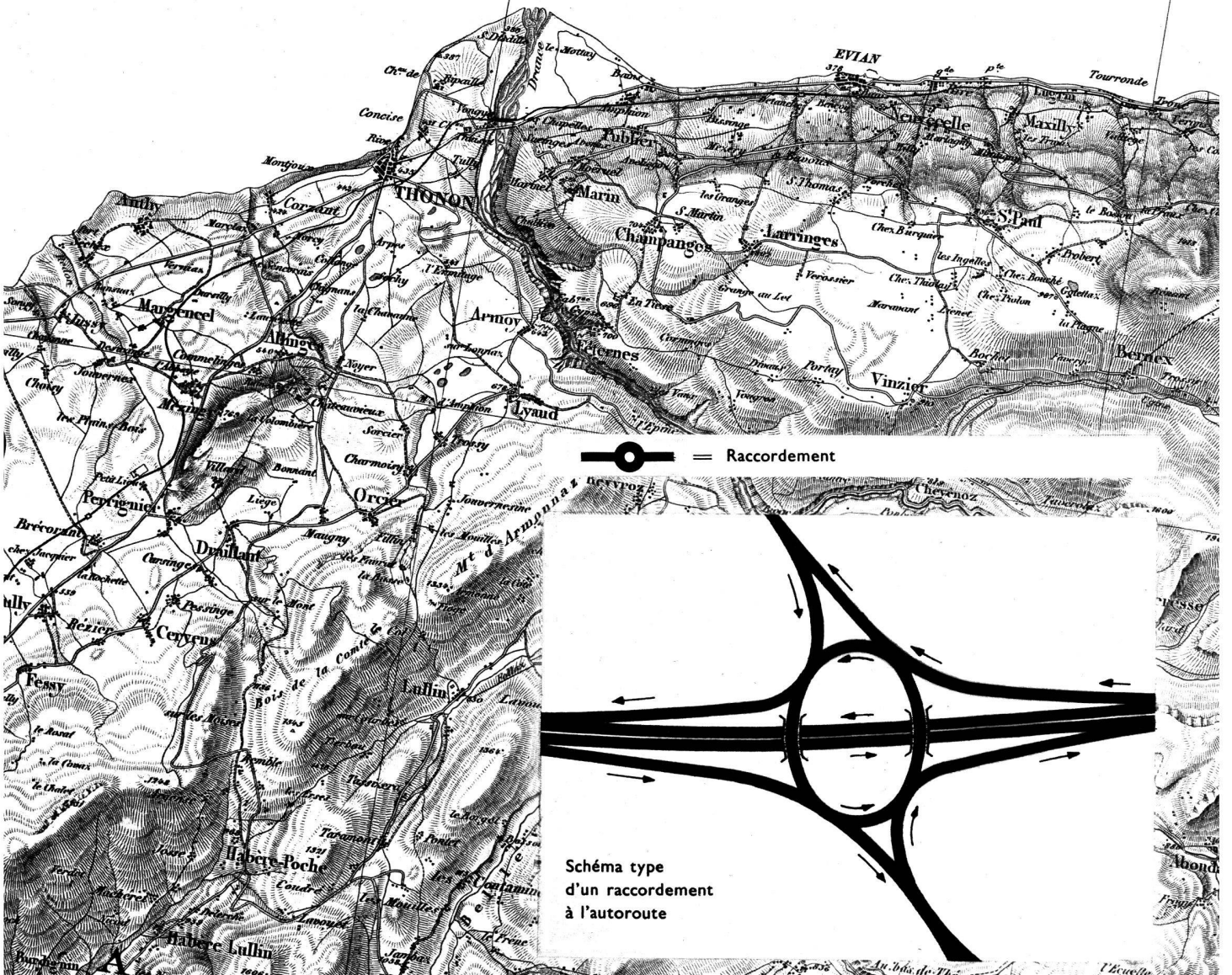




L É M

375

C A




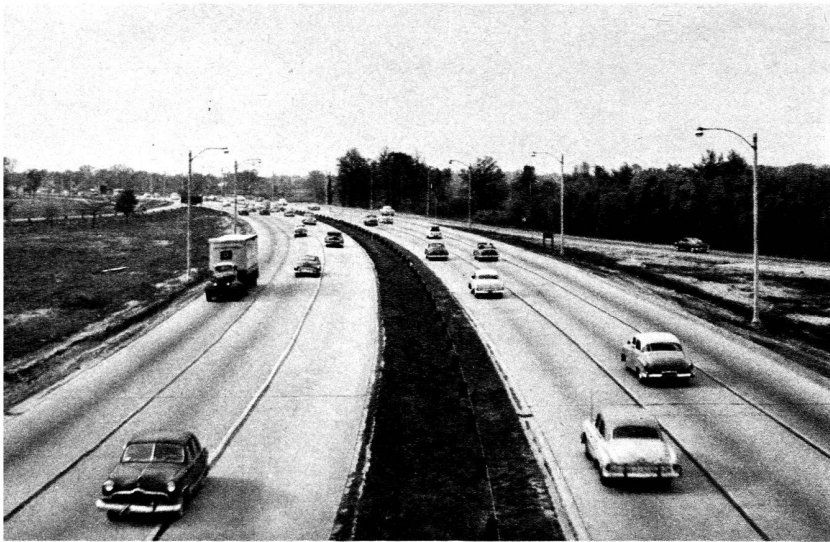
 = Raccordement

Schéma type
d'un raccordement
à l'autoroute



◀ L'autoroute Cologne—Dusseldorf, bassin de la Ruhr. L'une des plus fréquentées des autoroutes allemandes ; est surtout utilisée par les poids lourds. De construction déjà ancienne, elle ne possède pas d'accotement stabilisé pour le stationnement. (Photo B.P.A., Berne.)



◀ De construction récente, l'Edens Expressway, dans l'Illinois, facilite l'accès de Chicago en venant du nord. Trois voies dans chaque direction. Remarquez l'éclairage bilatéral et la barrière sur le terre-plein central pour empêcher les « U-turns ». (Photo J.-L. Biermann.)

Un raccordement à l'autoroute en construction dans l'Etat new yorkais Thrummy qui sera longue de 902 km. (Photo Ford Motor Company, obligeamment prêtée par le Service de presse du Consulat des Etats-Unis, à Genève.)



(Suite de la page 20.)

Les autres pays d'Europe imitèrent la France. L'Espagne créa un réseau systématique de cinq rayonnantes allant de Madrid aux principales portes du royaume, soit : Barcelone, Valence, Séville, La Corogne et Irun-Bayonne.

Au XVIII^e siècle, le Gouvernement bernois créa chez nous la route Genève-Berne que nous utilisons encore. Conçue comme voie de grande communication, cette route évite de pénétrer dans maints villages, le long du Léman et dans la vallée de la Broye notamment.

*

Notre siècle a vu naître un véhicule nouveau : l'auto. Il est grand temps de créer des voies à son usage car la route des diligences et des anciennes calèches ne peut lui convenir. Les innombrables accidents le prouvent amplement.

Imitons donc nos devanciers qui, lorsqu'ils se trouvaient en face de circonstances nouvelles, surent toujours s'y adapter.

Mais aucune réforme ne peut être introduite sans susciter d'innombrables oppositions. Tout changement crée des conditions économiques nouvelles dont s'effraient certains. Ainsi, au début du XIX^e siècle, on créa la première ligne d'omnibus sur les boulevards de Paris. Cafetiers et boutiquiers y firent une opposition acharnée : « On passera sans plus s'arrêter chez nous ! »

disaient-ils. Aujourd'hui les autobus sont doublés par le métro et la foule est plus dense que jamais sur les boulevards. Il y a un siècle environ, les hôteliers suisses étaient résolument opposés aux chemins de fer. « Le touriste ne s'arrêtera plus, disaient-ils, il traversera le pays sans y séjourner. » En fait, la création des chemins de fer a donné à l'hôtellerie suisse au XIX^e siècle un développement prodigieux.

Une voie internationale rapide et directe comme celle du Gothard a plus fait pour le développement de notre pays que le Chemin de fer de la Bernina, autre ligne internationale, simple tramway qui, comme les routes d'autrefois, dessert chaque village.

De même une grande voie pour automobiles reliant le Rhin au Léman placera la Suisse dans un axe de circulation internationale très favorable au développement économique du pays.

Notons enfin que les trajets sur des voies dégagées, libres de constructions parasites, offriront des points de vue étendus et très intéressants. Quant aux villes et aux villages qui ne seront plus traversés par le flot bruyant des véhicules, ils gagneront beaucoup en agrément et en pittoresque. On s'y promènera, on y séjournera volontiers. Telle petite cité aujourd'hui coupée par la circulation a un aspect peu séduisant de banlieue de grande ville. Délivrée de cette servitude de passage, elle reprendra son individualité et pourra devenir un agréable quartier résidentiel entre les grands centres de l'industrie et du commerce.

E. VIRIEUX.

PROJET D'AUTOROUTE GENÈVE—SAINT-GALL

Section du Léman

Par M. Robert Déglon, ingénieur au Département des travaux publics du canton de Vaud

Le but de cet exposé consiste à relever brièvement les raisons qui militent en faveur de la construction d'autoroutes en Suisse, et plus particulièrement de celle reliant les deux centres les plus importants de Suisse romande, les villes de Genève et Lausanne, que nous pourrions appeler « Section du Léman » et qui constituerait l'une des extrémités de la grande transversale sud-ouest—nord-est de la Suisse. Sa réalisation est, en tout premier lieu, fonction d'une collaboration étroite et indispensable entre les autorités fédérales et les Départements des travaux publics de tous les cantons intéressés.

Examinons au préalable les conditions qui devraient être imposées à l'aménagement de la route actuelle, de façon à résoudre aussi bien le problème de la circulation d'aujourd'hui que de l'avenir.

Mais il est nécessaire de rappeler tout d'abord quelques chiffres :

En 1942, la Commission d'experts nommée par l'Inspection fédérale des travaux publics avait évalué à 200 000 le plafond qu'atteindrait le nombre des véhicules à moteur immatriculés en Suisse ; à cette époque, ce chiffre paraissait énorme, cependant, au cours de la période 1948 à aujourd'hui, les effectifs ont été les suivants :

Année	Véhicules à moteur	
	Total	Nombre d'habitants par véhicule
1948	188 762	24
1949	249 234	21
1950	264 487	18
1951	319 346	15
1952	376 248	13
Aujourd'hui	450 000 environ	11

Pendant la même période, le nombre des véhicules à moteur étrangers entrés temporairement en Suisse était de :

Année	Total des véhicules à moteur
	1948
1949	538 596
1950	708 209
1951	884 510
1952	1 049 296
1953	1 250 000

Nous constatons donc que l'intensification du trafic marche de pair avec l'augmentation du parc motorisé et de l'importation temporaire des véhicules à moteur étrangers.

C'est pourquoi une nouvelle estimation de la Commission d'experts fixe maintenant à 500 000 le nombre des véhicules à moteur qui seront immatriculés en Suisse, ce qui donnerait une densité d'environ dix habitants pour un véhicule. Ces prévisions risquent bien d'être dépassées puisque actuellement cette densité est de onze pour l'ensemble de la Suisse, de dix pour le canton de Vaud et de six pour le canton de Genève, ce dernier détenant ainsi le record.

Enfin, les résultats enregistrés au moyen des compteurs automatiques spéciaux mis en service à cet effet démontrent que la moyenne annuelle du trafic automobile quotidien en Suisse est en constante augmentation.

C'est ainsi que le compteur automatique de Founex, sur la route principale Genève—Lausanne, a enregistré un dimanche du Salon de l'automobile 1954, journée