

Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 22 (1945)
Heft: 5

Artikel: La liaison routière Berne-Lausanne
Autor: Meylan, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1645>

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>

derleben stützt sich der Bauer auf die in einem hohen Grad betriebene Selbstversorgung. Durch die bei diesem Betrieb nötige Offenhaltung einer ansehnlich grossen Ackerfläche wird aber die Futtermittellieferung eingeschränkt. Da die Talgüter vorwiegend die Zone des Ackerbaues bleibt, müssen in höheren Berglagen Grundstücke zur Futtergewinnung in ausreichendem Masse zur Verfügung stehen. Bei den Terrainverhältnissen des Puschlaves heisst das, dass der Bauer mit seiner Familie wandern muss, um sich für eine bestimmte Zeit auf den ferner gelegenen Grundstücken aufzuhalten. So bedingt eines das andere und auf dieser Wechselwirkung beruht das Geheimnis dieser merkwürdigen, jeden Beobachter überraschenden Betriebsform.

Die Ackerfelder, die unter denkbar grossem Kraftaufwand und unter Benützung eines alten, primitiven Pfluges bebaut werden und die weiten Heuwiesen, welche neben den Alpweiden, die hier häufig im Walde liegen, gehalten werden, sind Erscheinungen, welche die landwirtschaftliche Betriebsform des Puschlaves charakterisieren und für die Vielgestaltigkeit der Lebensformen der Alpenbevölkerung sprechen.

La liaison routière Berne-Lausanne.

René Meylan.

Pour parer au chômage consécutif à la guerre, le plan d'aménagement national propose — entre autres travaux — la refonte de notre réseau routier.

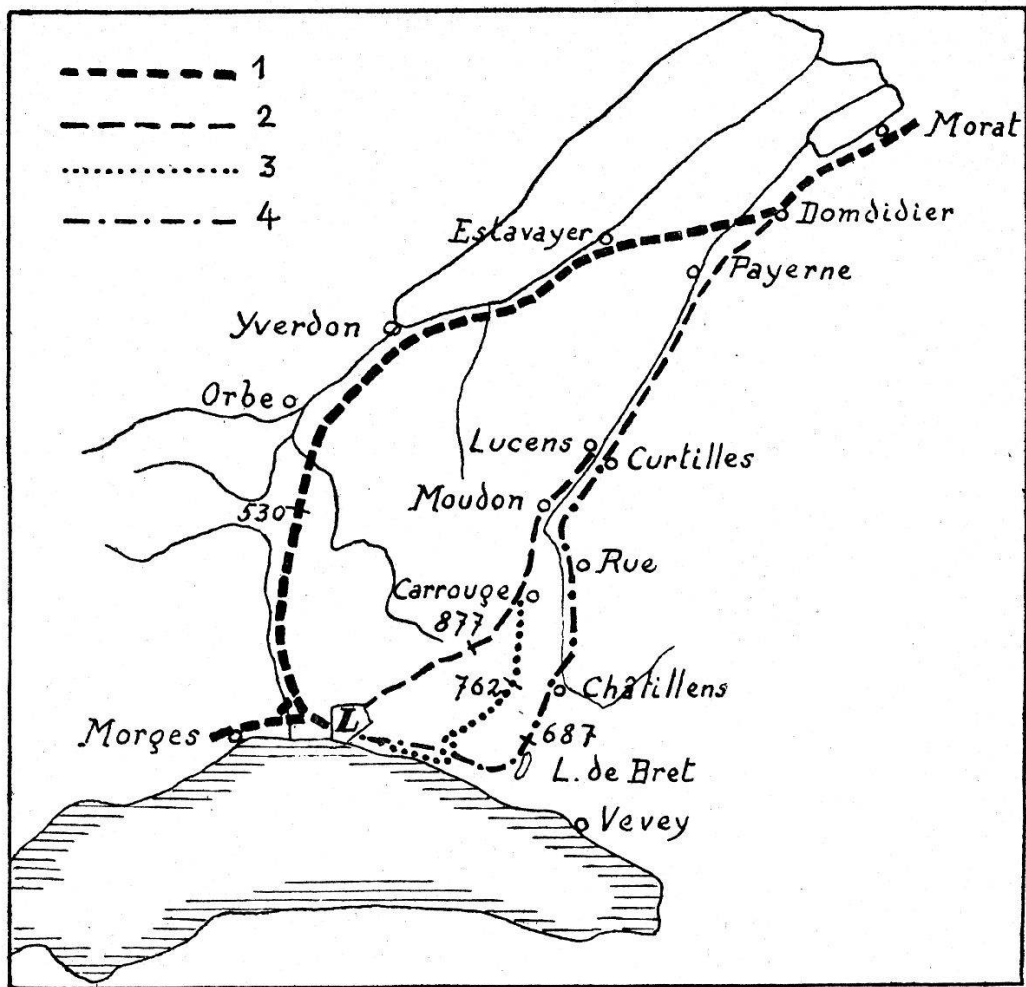
On peut prévoir, en effet, que la circulation des véhicules à moteur reprendra après les hostilités avec une intensité que nos routes ne seront pas en état de soutenir sous leur forme actuelle.

Le projet présenté sous les auspices de l'Inspection fédérale des travaux publics envisage la création d'une route de grand trafic de Genève à St Margrethen, à travers le Plateau suisse.

On semble avoir renoncé à l'établissement d'une autostrade selon le modèle italien ou allemand. La grande artère du Plateau suisse doit être une voie, large de 9 mètres, permettant à trois véhicules de circuler de front.

A quel genre de trafic la nouvelle route sera-t-elle destinée? Y verra-t-on rouler avant tout les camions lourds, ou plutôt les automobiles de tourisme? Il est trop tôt pour le dire. Sans doute nos routes alpines conserveront-elles un caractère nettement touristique et les voies de raccordement prévues des Alpes au Plateau déverseront-elles sur la nouvelle artère un flot d'automobiles de tourisme, mais le trafic commercial interne et de transit y maintiendra aussi une intense circulation de camions.

Il s'ensuit que la nouvelle route devra s'adapter à deux types de circulation dont les exigences ne sont pas les mêmes.



Une route à caractère touristique tendra à relier les centres hôteliers du pays, elle recherchera les sites pittoresques et mettra le paysage en valeur. Par contre, on attend tout autre chose d'une route à caractère commercial. On lui demande de relier les centres économiques du pays, tout en évitant la traversée des agglomérations. Son tracé sera étudié de manière à obtenir le profil le moins mouvementé qu'il est possible dans un pays aussi accidenté que le nôtre.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner si, aussitôt connu, le projet présenté par la commission technique fédérale a soulevé de vives oppositions.

Les réactions du public et des milieux intéressés rappellent, par certains côtés, les compétitions locales surgies lors de la création des chemins de fer vers le milieu du siècle passé. Alors Lausanne s'était dressé contre le projet ferroviaire Morges-Yverdon qui négligeait la capitale vaudoise et Fribourg.

La future grande route du Plateau suisse ravive les mêmes craintes.

La liaison routière Berne-Genève est prévue par Morat, Avenches et Domdidier. A partir de Domdidier, le tracé abandonne la vallée de la Broye pour atteindre Estavayer et Yverdon. D'Yverdon, la route utilise

la plaine de l'Orbe, la vallée de la Venoge, où, près d'Ecublens, se situe la bifurcation sur Genève et sur Lausanne.

Le gros avantage que présente ce tracé, c'est d'éviter le massif du Jorat et de maintenir la route à basse altitude (max. 530 m, au Mormont). Mais, éviter le Jorat, c'est aussi se détourner de Lausanne, où l'on s'empresse naturellement d'étudier des contre-projets pour parer le coup.

Trois contre-projets jusqu'ici présentés adoptent un tracé commun par la vallée de la Broye jusqu'à Curtilles-Lucens. L'un, le plus direct (I) ne prévoit que l'aménagement de la route actuelle par le Chalet-à-Gobet. Son défaut essentiel est de culminer à 877 m dans le Jorat.

Dans le but d'éviter une altitude aussi élevée en cette région toujours fortement enneigée, où la circulation est difficile en hiver, une dérivation (II) est étudiée à partir de Carrouge, par Forel et les Monts-de-Lavaux. Ce projet abaisse le point culminant à 762 m., ce qui est encore insuffisant.

Le contre-projet (III) qui réussit à ramener le point culminant à 687 m (lac de Bret) abandonne la route actuelle à Curtilles, pour suivre la rive droite de la Broye par Rue, Châtillens et atteindre la région du Léman par la dépression du lac de Bret.

Ces trois tracés ont ceci de commun qu'ils tendent à ramener à Lausanne par l'Est tout le trafic Berne-Genève. Ils y parviennent par de fortes rampes sur le flanc méridional du Jorat et rendent nécessaire la traversée de Lausanne.

Ainsi s'opposent les deux conceptions différentes que l'on se fait de la route future.

Le projet par la vallée de la Venoge répond parfaitement à la conception de la route commerciale en aboutissant dans la banlieue industrielle de Lausanne (Renens-Chavannes-Ecublens-Bussigny) qui s'étend à l'Ouest. Et si le canal transhelvétique doit un jour se réaliser, route, canal et rail (gare de Renens) contribueraient, chacun à leur manière, à l'épanouissement économique de ce secteur.

D'autre part, le projet par la Venoge rend possible la liaison, à Yverdon, avec une grande route longeant le pied du Jura.

Les promoteurs des contre-projets lausannois ont une autre conception. Ils partent de l'idée que la route aura un caractère touristique, que le gros roulage n'y jouera jamais qu'un rôle secondaire, et que la descente sur Lavaux et la traversée de la ville ne pourront être que profitables à Lausanne.

La défense des intérêts lausannois en est-elle vraiment mieux assurée ? Alors que le projet de la Venoge amène nécessairement le trafic en direction du Valais à passer par Lausanne, le projet (III) appelle une liaison Lac de Bret-Vevay qui en détourne ce trafic.

Ainsi l'établissement d'une route de grand transit à travers le Plateau suisse pose pour Lausanne un problème délicat, et il est probable qu'il se posera aussi pour d'autres villes.