

# Autoroute Genève - Saint-Gall : section du Léman

Autor(en): **Maret, Arthur**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **27 (1955)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-124378>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# AUTOROUTE GENÈVE—SAINT-GALL

## *Section du Léman*

*Par M. Arthur Maret, conseiller d'Etat, chef du Département des travaux publics du canton de Vaud*

Il y a cinq ou six ans, le problème de la création d'une autoroute reliant Genève à Lausanne ne se posait pas encore sérieusement, la solution généralement admise prévoyait seulement l'amélioration de la route actuelle. Mais le développement du trafic a évolué avec une rapidité qui a surpris même les milieux intéressés au problème de la circulation.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1948, il y avait 19 595 véhicules à moteur en circulation dans le canton de Vaud. Ce chiffre a passé à 43 519 le 1<sup>er</sup> janvier 1954 (tracteurs non compris). 188 762 véhicules étaient inscrits sur les contrôles des services de la circulation des cantons suisses le 1<sup>er</sup> janvier 1948, puis 462 627 le 1<sup>er</sup> janvier 1954. En 1948, plus de 400 000 voitures étrangères sont entrées en Suisse ; ce chiffre est triplé pour l'année 1953. 1954 marque encore un accroissement sensible. Enfin les constructeurs mettent sur le marché des voitures toujours plus puissantes et rapides.

Il y a quelques années on pouvait admettre qu'un élargissement des artères de grande circulation existantes était une solution satisfaisante, assurant une fluidité accrue du trafic. Mais les expériences faites à l'étranger et dans notre pays ont démontré que les routes actuelles, élargies de manière à permettre l'établissement de quatre voies, sont très dangereuses pour la circulation, en particulier à l'intersection des routes secondaires, si nombreuses entre Genève et Lausanne.

Les études entreprises par notre Service cantonal des routes ont démontré que du point de vue financier la construction d'une autoroute est une solution préférable à une amélioration de la route actuelle. En effet celle-ci devrait prévoir l'aménagement des carrefours à l'intersection des routes secondaires, la construction d'artères destinées à dévier la circulation à proximité des localités d'une certaine importance, enfin l'achat de terrains d'un coût élevé et la démolition d'un certain nombre d'immeubles en bon état d'entretien.

La longueur de l'autoroute sur territoire vaudois est sensiblement la même que celle de la route actuelle : 44 km. 900 au lieu de 43 km. 375. Une longueur supplémentaire du tracé de 1525 mètres est de peu d'importance pour une artère destinée au trafic rapide.

Le projet de l'autoroute a cependant soulevé des oppositions. La plupart des arguments avancés ne résistent pas à un examen sérieux.

— Enlaidissement du paysage ? Ce n'est pas l'avis des urbanistes qui, au contraire, se sont prononcés en faveur du projet du Conseil d'Etat. La création de la route du Susten a été considérée comme une entreprise contribuant à mettre en valeur l'une des belles régions alpêtres de notre pays, cela sans porter une atteinte sérieuse au site.

— Préjudice pour le commerce et le tourisme ? Les organes responsables du tourisme vaudois ont été les premiers à prendre position en faveur de l'autoroute. C'est le Comité directeur de l'Office vaudois du tourisme qui a suggéré l'idée d'appeler la nouvelle artère Genève—Lausanne : « Autoroute du Léman ».

La seule remarque qui doit être retenue est celle des agriculteurs qui s'inquiètent d'une emprise trop grande de terrains agricoles. Mais comme l'a relevé M. Petitpierre, chef du Service des améliorations foncières du canton de Vaud, au cours d'un exposé, son service qui

sera appelé à collaborer à la réalisation de l'autoroute est armé pour défendre avec efficacité les intérêts de la propriété foncière. C'est pour cette raison que M. Petitpierre a été appelé à siéger au sein de la Commission d'étude de l'autoroute.

Le 7 octobre dernier, le Conseil d'Etat a décidé la création d'un Syndicat général de remaniement parcellaire dont le périmètre comprendra les terrains intéressés au projet de la future autoroute.

Son président est M. Convers, préfet du district d'Aubonne. Les organes et les techniciens de ce syndicat sont également désignés et pourront entrer en fonction sans plus tarder.

A la limite du canton de Genève, il est prévu de déplacer légèrement la route afin de libérer d'importants terrains agricoles et d'utiliser d'autres parcelles en nature de taillis et de forêts de peu de valeur, déjà propriété de l'Etat. Les études se font en plein accord entre les Départements des travaux publics des cantons de Genève et Vaud et avec la collaboration de l'Inspection fédérale des travaux publics.

Le problème financier n'est pas encore résolu. On peut cependant considérer comme acquis que la Confédération participera à la réalisation du projet par une contribution représentant le 60 % du coût des travaux. Ce montant sera prélevé sur le produit des droits d'entrée sur la benzine. Le solde de la dépense représente une charge importante pour les cantons, qui ont déjà à supporter la totalité des frais d'aménagement des routes secondaires. Plusieurs des Etats de la Confédération dont le territoire sera traversé par l'autoroute Genève—Saint-Gall n'ont pour le moment qu'un intérêt limité à la réalisation immédiate de cette artère de grande circulation.

On a préconisé de réduire la dépense incombant aux cantons en introduisant un péage, à l'instar de ce qui se fait en Italie et en Amérique. Ce système, quelque peu moyenâgeux, ne nous plaît pas beaucoup, cela d'autant plus qu'il exigerait un travail de contrôle qui absorberait une partie non négligeable des recettes. Un prélèvement supplémentaire d'un ou deux centimes sur le prix de vente de la benzine serait, à notre avis, une solution qui aurait l'avantage de supprimer pour les automobilistes les stationnements sur les lieux de contrôle et de faire l'économie de frais généraux importants.

Ce problème est actuellement examiné par la commission désignée par le Département fédéral de l'intérieur, pour étudier le plan d'ensemble du réseau suisse des routes principales.

La construction de la grande artère Genève—Saint-Gall facilitera les contacts entre les habitants des régions situées aux deux extrémités de notre pays, certaines voies secondaires seront libérées du trafic rapide, et — ce qui est essentiel — les accidents de la route seront diminués dans une certaine mesure.

La construction de la première section de l'autoroute Genève—Saint-Gall, celle du Léman, apparaît comme étant la seule solution qui mérite d'être retenue. Il est fort probable que les études seront terminées en 1956. Lorsque le problème financier sera résolu, nous pourrons entrer dans la voie des réalisations.

A. MARET.