

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: Projet d'autoroute Genève - Saint-Gall : section du Léman

Autor: Déglon, Robert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124383>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

(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	495 997
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

au cours de laquelle se disputait également le match Servette—Lausanne, un trafic journalier maximum de 11 345 véhicules avec une pointe horaire de 1296 véhicules.

Il n'est pas besoin de commenter longuement ces chiffres, ils sont suffisamment éloquentes par eux-mêmes et l'on se rend aisément compte que l'énorme augmentation du trafic routier dans notre pays pose aux autorités des problèmes techniques et financiers difficiles à résoudre.

Eu égard aux résultats ci-dessus, les conditions techniques de correction de la route actuelle consisteraient à modifier le tracé, le profil en long et à donner à la chaussée une largeur de 12 m., avec pistes cyclables et trottoir, soit une largeur minimum de 22 m. en plate-forme, sans les talus.

Il est reconnu aujourd'hui qu'une chaussée de 12 m. de large (quatre voies de 3 m.) est dangereuse si les deux sens de circulation ne sont pas séparés par un terre-plein, ce dernier n'étant pas facile à constituer, étant donné que cette route doit pouvoir être utilisée par tous les propriétaires riverains obligés de circuler dans les deux sens de circulation.

Cet élargissement imposerait une emprise minimum de terrain de 12 m. sur les propriétés riveraines, dont la plupart font partie de propriétés dites de luxe, bâties ou à bâtir, et dont la valeur est bien supérieure à celles situées en pleine campagne.

D'autre part, la route actuelle, sur territoire vaudois, traverse huit villes ou villages où les bâtiments sont construits en ordre contigu. Au travers de ces agglomérations, il est exclu d'élargir la route au profil admis, il faudrait prévoir des artères nouvelles de détournement, dont la longueur totale atteindrait au moins 17 km. Des ouvrages importants devraient être construits pour traverser à plusieurs reprises la voie du chemin de fer Lausanne—Genève; de nombreux bâtiments devraient être démolis et ces localités, en se développant, resteraient malgré tout traversées par une voie de grande circulation à trafic toujours plus intense. Le bruit infernal provoqué par les trains routiers, les motos et cycles à moteur de toutes marques ne serait pas éliminé; la vie, en particulier la nuit, deviendrait intenable pour les habitants, elle l'est déjà actuellement dans bien des localités.

L'élargissement de la route, sur son tracé actuel, présenterait encore d'autres complications.

Entre Versoix et Lausanne, vingt-cinq routes cantonales et quarante-huit routes communales, non compris les chemins d'intérêt secondaire et les dévestitures de propriétés, viennent traverser ou se raccorder à niveau à la route actuelle dans des conditions défavorables. Des accidents se produisent chaque jour à ces carrefours dangereux.

Si l'on voulait donner à la route actuelle le caractère d'une voie de grande circulation, il faudrait encore modifier la plus grande partie de ces raccordements défectueux et les aménager à l'exemple des travaux exécutés à Mies, et dont le coût a atteint la somme de 550 000 fr. pour une seule bifurcation.

C'est dire qu'au droit de chacune d'entre elles ou de chaque croisée, il faudrait construire deux chaussées parallèles, séparées par un large terre-plein gazonné, interrompu à des endroits appropriés pour faciliter le passage des véhicules quittant ou désirant aboutir sur la route principale sans emprunter un sens de circulation contraire, tout en leur permettant de stationner momentanément sans empiéter sur la voie de grande circulation.

Ce problème se complique encore, comme nous l'avons déjà relevé tout à l'heure, par la présence entre localités de nombreuses propriétés privées et dévestitures de fonds, desservies par la route principale.

Sans ces aménagements coûteux et tout en tenant compte que le plafond des véhicules à moteur de toutes sortes appelés à circuler sur nos routes est encore loin d'être atteint, il serait de plus en plus difficile à un véhicule venant ou désirant emprunter une route secondaire de s'engager ou de quitter avec facilité une artère de grande communication de 12 m. de largeur.

Il résulte de ces diverses suggestions que l'élargissement de la route N° 1 actuelle ne peut être réalisé qu'à des conditions extrêmement onéreuses, imposant une dépense hors de proportion avec le résultat obtenu.

A part l'augmentation du nombre des véhicules circulant sur nos routes suisses, relevons encore que la vitesse de ces derniers croît également en fonction des perfectionnements dont ils sont l'objet. Nous sommes en 1955, au siècle de la vitesse, qu'on le déplore ou non! La moindre petite voiture « tape son 120 ».

Pour l'automobile, 100 km. à l'heure est une vitesse moyenne normale et même réduite pour des véhicules construits pour faire le double.

Dans ces conditions, est-il alors logique de canaliser sur une seule artère aux croisements et raccordements multiples, à travers une région d'habitat très dense, un trafic national et international dont l'intensité sera telle qu'elle en deviendra une entrave à la circulation locale et régionale. Ne faut-il pas plutôt et dès maintenant réserver la possibilité d'intervenir en temps opportun, en mettant à la disposition des automobilistes une deuxième artère de liaison directe entre Genève et Lausanne, précédant tout naturellement la future route dite « de la Venoge », prévue dans le plan d'aménagement national établi par l'Inspection fédérale des travaux publics et qui, à notre avis, devra bien se réaliser un jour.

Pour ces motifs et dans le but de ne pas compromettre ces réalisations futures, le Grand Conseil du canton de Vaud a mis à la disposition du Département des travaux publics un crédit de 280 000 fr. destiné à l'étude des liaisons routières entre Genève et Lausanne, d'une part, et Lausanne—Cossonay, d'autre part.

Ces études sont en cours.

Nous donnons ci-après les caractéristiques du profil en travers type de l'autoroute Genève—Lausanne, telles qu'elles ont été arrêtées, puis approuvées, lors d'une conférence, à Berne, présidée par l'Inspection fédérale, en présence de représentants des Travaux publics des cantons de Berne, Genève et Vaud.

Deux voies de 7 m. 20 de largeur chacune, bordées de quatre bandes de sécurité de 30 cm. Ces deux voies seraient séparées par un terre-plein gazonné de 4 m. de large. Chaque voie serait elle-même bordée d'un accotement continu de 2 m. 70 permettant le stationnement de véhicules en panne ou dans l'obligation de s'arrêter de manière à laisser la chaussée entièrement libre à la circulation. La largeur totale de la plate-forme, sans les talus, serait ainsi de 25 m. Ces dimensions sont, à notre avis, indispensables à la réalisation d'un ouvrage de cette importance. Le rayon minimum des courbes ne devrait pas être inférieur à 400 m. et la déclivité maximum ne dépassera pas 4 %. La longueur de l'autoroute, sur territoire vaudois sera plutôt inférieure à celle de la route du littoral si l'on tient compte des détournements de localités.

Ajoutons que toutes les routes et chemins traversés seraient franchis par des passages supérieurs ou inférieurs et que des raccordements aménagés spécialement, sans croisement de sens de circulation, seront prévus aux abords de certaines localités : Nyon, Rolle et Morges en particulier.

Les terrains traversés sont en général en nature de champ et pourront être acquis à des conditions moins onéreuses que sur le littoral. L'autoroute, évitant les agglomérations, limitera au strict nécessaire les bâti-

ments à démolir mais contraindra à quelques remaniements parcellaires locaux des terrains traversés.

L'exécution des travaux pourra se faire en dehors de toute circulation et sera de ce fait grandement facilitée.

Le simple élargissement à 9 ou 12 m. de certaines voies de grande communication démontre aujourd'hui qu'on n'obtient pas de cette manière toute la fluidité et la sécurité nécessaires ; on s'est rendu compte que les accidents graves continuaient à augmenter sur ces artères élargies et qu'il était indispensable de réaliser la sélection ainsi que la séparation des sens de circulation. Ce sont les raisons principales qui ont prévalu en faveur de la construction d'autoroutes, tout d'abord en Italie, puis en Allemagne et maintenant dans divers pays de l'Europe occidentale : France, Hollande, Belgique, Danemark, etc.

Après la mise en service des premières sections de ces grandes voies de communication, on a pu constater immédiatement une très forte diminution du nombre des accidents.

En pénétrant sur ces artères, l'usager éprouve aussitôt une impression de sécurité totale, celui-ci empruntant strictement la voie de circulation correspondant à la vitesse de son véhicule. La fluidité du trafic est remarquable et le débit horaire dépasse largement celui de nos grandes routes, les mieux aménagées soient-elles. La fatigue et la tension du conducteur sont réduites au minimum, plus de coups de frein et d'accélération intempestifs, l'allure est souple et régulière.

Le Bureau suisse pour la prévention des accidents a relevé en maintes occasions que l'étude approfondie des accidents et de leurs causes montre clairement les nombreuses relations existant entre ces derniers, la route proprement dite et son aménagement ; il y a même une étroite corrélation entre les trois éléments : route, véhicule et conducteur. Ainsi l'état de la route peut non seulement être une cause directe d'accidents, mais encore, il peut inciter les usagers à commettre des fautes de circulation qui à leur tour deviennent dangereuses.

Ces constatations et l'étude détaillée des accidents, comme elle se fait depuis plusieurs années, incitent à reconsidérer aujourd'hui tout le problème de la construction routière. Rien ne sert en effet d'améliorer les

routes si les véhicules qui les empruntent y roulent trop vite et provoquent des accidents toujours plus nombreux et plus graves.

Il ne suffit pas de construire une route large et belle pour la rendre sûre. La route de Genève, entre Bellevue et l'entrée de cette grande cité, est un exemple typique. A quoi attribuer la cause des terribles catastrophes qui s'y produisent périodiquement ?

Cela tient au fait qu'en élargissant et corrigeant la route, on n'a résolu qu'une partie du problème : on a augmenté dans une certaine mesure la fluidité de la circulation, sans améliorer proportionnellement et parallèlement sa sécurité ; on a permis aux véhicules d'accroître leur vitesse, ce qui provoque la multiplication du nombre des dépassements et l'allongement du chemin de freinage, d'où augmentation du danger aux débouchés et carrefours.

Les chaussées à quatre voies sont dangereuses parce qu'elles favorisent le double dépassement et pose parfois des problèmes insolubles aux véhicules qui les coupent, les quittent ou y pénètrent, sans parler des piétons qui, aux heures d'intense circulation, ont une peine inouïe à les franchir.

Par exemple, le véhicule qui veut couper une route à quatre voies doit attendre, pour le faire, l'instant où ces quatre voies sont libres simultanément et où aucun véhicule n'arrive de loin à grande vitesse.

Avec l'intensité de la circulation actuelle sur la route Lausanne—Genève, comment effectuer de telles manœuvres et que sera-ce dans quelques années ?

Par les quelques considérations ci-dessus, le Bureau suisse pour la prévention des accidents montre nettement et objectivement que la construction d'une autoroute entre Lausanne et Genève est susceptible d'améliorer sensiblement la sécurité de la circulation sur ce parcours.

Nous partageons entièrement ce point de vue si l'on veut donner à notre réseau routier principal la possibilité de pouvoir faire face, non seulement au trafic actuel, mais surtout à celui de demain, dans des conditions financières encore acceptables.

R. DÉGLON.

AUTOROUTE GENEVE - ST. GALL Section du Léman

