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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 29 (1957)

Heft: 12

Artikel: Une solution pour le tracé de l'autoroute Genève-Lausanne

Autor: Guye, P.-L.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-124692

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: 15.07.2025

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

75 à 85% des populations, n'en absorbe plus que 15 à 25 dans les nations évoluées. L'opinion généralement admise est que le progrès transfère l'homme des champs à l'usine; or, il se révèle qu'en réalité son action fondamentale est de transférer le paysan non pas tant à l'usine que dans les professions libérales et commerciales. A mesure que la nation bénéficie plus largement du progrès technique, la part de l'agriculture décroît, celle de l'industrie et du bâtiment croît puis tend à décroître, tandis que celle des activités libérales, commerciales et administratives continuent de croître, sans marquer aucun signe de lassitude (fig. 6 et 7).

Bien entendu, chaque nation ne suit pas exactement les courbes tracées; les conditions naturelles du pays, les richesses du sous-sol, le tracé des frontières posent des impératifs catégoriques. D'autre part, la volonté humaine peut modifier profondément l'allure de l'évolution. Par exemple, la planification a pour but d'accélérer le phénomène d'industrialisation, en accroissant les biens de production.

Ainsi, le phénomène se solde par une désertion massive de la campagne, dont les populations sont pourtant beaucoup plus prolifiques que celles des villes, et par un nombre toujours plus élevé de personnes instruites, mais mal préparées aux travaux physiques.

Dès lors, on constate pour l'architecture, d'une part une nette régression des programmes ruraux traditionnels, au bénéfice des programmes urbains; d'autre part, la disparition progressive de l'architecture spontanée et empirique, au profit d'œuvres longuement mûries.

> L'architecte étudiait habituellement en deux mois ce que l'on construisait en deux ans; où que l'on se trouve, il faudra bientôt étudier deux ans pour construire en deux mois.

L'allongement de la vie humaine est la synthèse de tous les indices du niveau de vie: développement de l'hygiène corporelle, de l'habitat, des lieux de travail; développement de la technique médicale, etc. On peut ainsi dire que le progrès technique a pour but et pour mesure la réduction du taux de mortalité.

L'analogie des courbes de mortalité de tous les pays atteints par la révolution technique démontre une fois de plus que la tendance reste la même; mais les diverses nations sont bien loin, à une date donnée, de bénéficier également du progrès technique (fig. 8 et 9). *(A suivre.)*

Travail présenté à l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève.

Une solution pour le tracé de l'autoroute Genève—Lausanne

Pour le choix du tracé de l'autoroute Genève–Lausanne, il importe d'établir des principes de base, car diverses solutions se présentent.

Une première solution consisterait en ce que l'autoroute longe la voie ferrée du côté amont, donc ouest-nord, en laissant entre elle et la voie ferrée un espace de trente mètres de largeur sur lequel serait élevé un talus de terre recouvert de plantes vivaces. Ce talus de terre aurait pour but de réaliser une séparation entre la voie ferrée et l'autoroute, de diminuer les sonorités et de permettre de mieux distinguer durant les heures nocturnes les lumières provenant des véhicules utilisant l'autoroute et les lumières des signaux et des convois de la voie ferrée. Ce talus ne devrait cependant pas être plus élevé que la partie inférieure des fenêtres des wagons, afin que les voyageurs puissent jouir de la vue du paysage. Lorsque ces plantes vivaces seraient en période de floraison, l'effet serait très pittoresque et plaisant.

Une telle solution aurait l'avantage de grouper en un même lieu le ruban de la voie ferrée et le ruban de l'autoroute, tous deux bruyants, désagréables pour le proche voisinage.

Néanmoins cette solution aurait l'inconvénient que l'autoroute couperait en deux une série de petites localités: Versoix, Coppet, Nyon, Rolle, Morges, ce qui en principe doit être évité. Autant qu'il est possible, une autoroute à quatre voies, destinée au trafic intercantonal et international, comme cela est prévu pour cette nouvelle artère, ne doit pas traverser les quartiers d'habitations des localités.

Le passage continuel, diurne et nocturne, des véhicules sur une autoroute d'intense circulation est préjudiciable à la santé des populations qui habitent dans le voisinage immédiat, à cause du bruit des véhicules, de la poussière qu'ils soulèvent et des gaz nocifs qui s'échappent de leurs moteurs et infectent l'atmosphère.

Une deuxième solution consisterait en ce que l'autoroute suive le pied du Jura par exemple en passant au nord de Bière.

Cette solution présenterait aussi des avantages. L'autoroute traverserait des régions peu habitées; le prix des terrains serait peu élevé; elle ne perturberait pas le proche voisinage des localités.

Néanmoins on peut envisager une troisième solution, intermédiaire entre les deux précédentes, qui consisterait en ce que l'autoroute passe à peu près à mi-distance entre le pied du Jura et la voie ferrée. Cette solution aurait l'avantage que l'autoroute serait moins éloignée des localités des bords de la rive du lac que selon la deuxième solution, tout en étant cependant à une distance suffisante de ces localités pour ne pas les perturber. Depuis l'autoroute on pourrait donc facilement atteindre les localités des bords du lac; en outre l'espace des quartiers résidentiels, actuels et futurs, de ces localités ne subirait pas le préjudice d'être traversé ou côtoyé par l'autoroute.

C'est cette troisième solution qui va être examinée ici avec quelques détails.

A Genève l'autoroute prendra son départ à la place de Montbrillant et à la rue de Montbrillant qui se trouvent directement à l'ouest de la gare de Cornavin. Cette place et cette rue devront être considérablement élargies et devenir une vaste place avec des surfaces réservées au parcage des véhicules.

Cette nouvelle place de Montbrillant ainsi constituée sera donc le lieu de départ de l'autoroute. Elle en sera aussi en sens inverse le lieu d'aboutissement, autrement dit le «lieu d'éclatement» depuis lequel les véhicules atteindront les divers quartiers de la ville.

Les quais du lac et du Rhône à Genève devraient tous être interdits à la circulation des véhicules, sauf exceptions autorisées, afin de procurer à la population une zone de calme et de tranquillité, agrémentée par les charmes riverains.

La rue de Lausanne aboutissant devant la gare de Cornavin est déjà surchargée; elle ne peut donc convenir comme lieu de départ ou d'aboutissement de l'autoroute.

C'est donc la place de Montbrillant agrandie qui paraît convenir pour ce lieu de départ et d'aboutissement de l'autoroute.

Depuis cette place de Montbrillant l'autoroute franchira sous tunnel l'espace qui la sépare de la région du Grand-Saconnex, pour aboutir à la frontière franco-genevoise.

Dans cette région du Grand-Saconnex elle sera proche de l'aérodrome de Cointrin; une voie d'accès la reliera directement à cet aérodrome.

Depuis la région du Grand-Saconnex, l'autoroute suivra cette frontière franco-genevoise en territoire suisse jusque vers Crassier dans le canton de Vaud.

Elle passera ensuite au nord de Grens, de Coinsins, de Begnins, de Burtigny, entre Gimel et Saint-Oyens, entre Apples et Réverolle, entre Aclens et Romanel.

Elle franchira la Venoge et se dirigera, selon le tracé le plus approprié, vers la vallée de la Broye.

L'autoroute ne traversera donc pas Lausanne, mais elle y sera reliée par une ou plusieurs bonnes artères.

Un tel tracé de l'autoroute Genève–Lausanne aura le grand avantage que l'autoroute évitera toutes les petites localités de la région riveraine du lac: Versoix, Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Aubonne, Saint-Prex, Morges, Saint-Sulpice.

Il faut prévoir qu'au cours de ces prochaines décennies, toutes ces localités vont étendre considérablement la surface de leurs quartiers résidentiels en cité-jardin. Et il importe que l'autoroute passe à bonne distance de ces nouveaux quartiers résidentiels qui seront couverts de maisons familiales entourées d'un jardin ou de petits immeubles dans la verdure entourés d'un petit parc privé.

Il faut construire l'autoroute en vue de l'avenir. Il faut prévoir que d'ici un demi-siècle et probablement avant, toute la rive nord du Léman, sur une largeur de plusieurs kilomètres, largeur qui variera suivant la topographie des lieux, sera en grande partie couverte de maisons familiales et de petits immeubles dans la verdure. Il faut donc absolument éviter que l'autoroute passe au travers de tous ces nouveaux quartiers résidentiels qui seront aménagés en cité-jardin.

Pour franchir les lieux les plus élevés du plateau situé au nord des élévations de La Côte, l'autoroute pourrait suivre approximativement la route qui relie Burtigny à Gimel, laquelle suit un vallon naturel. En ces lieux une tranchée d'environ vingt mètres de profondeur pourrait aussi être creusée pour le tracé de l'autoroute, afin que la montée et la descente soient ainsi atténuées.

Vouloir faire passer l'autoroute entre les élévations de La Côte et la voie ferrée abîmerait et dévasterait toute la riante région des environs de Rolle, ce qui doit être évité, car ce serait comme un attentat envers cette contrée qui a un caractère à la fois viticole et résidentiel.

La ville de Morges a pour rôle de devenir le chef-lieu régional de toute la région vaudoise formée des districts de Nyon, Rolle, Aubonne, Morges, Cossonay. Il faut donc prévoir pour Morges un accroissement d'importance en tant que ville régionale. C'est pourquoi la future zone urbaine en cité-jardin de Morges sera vaste. Elle doit être envisagée comme devant s'étendre jusqu'à un kilomètre au nord de Denens, Vufflens-le-Château, Monnaz. L'autoroute doit passer au nord et à bonne distance de cette zone. Toutes les communes environnant Morges pourront bientôt lui être rattachées, afin de constituer la grande commune de Morges.

Les deux rives de la Venoge, entre Denges et Renges, et entre Préverenges et Saint-Sulpice, doivent rester intactes, afin de pouvoir être transformées en un vaste parc public ayant environ un kilomètre de largeur sur chaque rive, dont bénéficieront les habitants de Lausanne et de Morges.

Les terrains compris entre Vidy, Chavannes, Saint-Sulpice et la rive du lac doivent aussi être transformés en un vaste parc public, que l'on doit considérer comme indispensable à la population lausannoise, trop entassée dans ses rues, parc qui, ainsi à ses portes, lui servira d'espace d'aération pour des promenades au sein de la belle nature.

Ces parcs publics, nécessaires à la santé des populations de Lausanne et de Morges, ne devront pas être traversés par une autoroute.

Tandis que l'autoroute, prévue à quatre voies, passant ainsi à mi-distance entre le lac et la chaîne du Jura, serait donc destinée au trafic intercantonal et international, évitant les quartiers résidentiels des localités, il serait opportun de construire, de Genève à Lausanne, une nouvelle route cantonale, qui serait classée comme «route nationale», route qui longerait à environ trente mètres de distance le côté amont, donc ouest-nord de la voie ferrée de Genève à Bussigny, puis le côté aval de la voie ferrée de Bussigny à Lausanne. Dans son tronçon passant devant le Palais des Nations à Genève, elle serait mise sous tunnel. Elle prendrait son départ à Genève depuis la place de Montbrillant.

Cette nouvelle «route nationale» construite conformément aux données de la technique moderne servirait à la circulation régionale pour relier entre elles toutes les petites localités de la rive du Léman. Une telle artère paraît être de toute nécessité, car la circulation des véhicules à moteur exige que les voies devant recueillir un fort trafic soient rationnellement établies.

L'actuelle route cantonale située entre la voie ferrée et le lac tomberait au rang de route de dévestiture secondaire servant à la circulation locale.

Pour construire une autoroute, il faut examiner toutes les faces du problème, les aspects sociaux, humains, économiques, touristiques, esthétiques, techniques et financiers. Il faut tendre à un aménagement harmonieux et réussi du territoire et avoir en vue le bien-être des populations.

En aucun cas les aspects techniques et financiers ne doivent primer sur les aspects sociaux et humains, notamment sur les exigences de la protection de la santé des populations.

La technique et la finance ne doivent pas porter préjudice au bien commun social, mais elles doivent être au service de ce bien commun social et donc se plier aux exigences qu'il requiert.

Il faut choisir la meilleure solution en tenant compte des vœux des populations.

Ce serait une grave erreur de construire une autoroute selon un tracé trop hâtivement mis au point sous la pression des circonstances et ne donnant pas les satisfactions qu'on est en droit d'attendre.

C'est la construction de la «route nationale» qui apparaît comme la plus urgente.

Lorsque la circulation des véhicules se sera encore accrue, on pourra alors entreprendre la construction de l'autoroute, à mi-distance entre le lac et la chaîne du Jura. Cette autoroute drainera une bonne partie de la circulation de la «route nationale».

Cette «route nationale» se prolongera évidemment jusque vers Villeneuve. Elle longera donc, comme précédemment indiqué, le côté amont de la voie ferrée depuis Genève à Bussigny. Depuis Bussigny jusqu'à Cully, elle longera le côté aval de la voie ferrée; elle passera donc juste au sud de la gare de Lausanne et pourrait en ces lieux être mise sous tunnel. Depuis Cully jusqu'à Villeneuve, elle longera le côté amont de la voie ferrée; elle sera mise sous tunnel aux abords de la gare de Vevey pour franchir la colline de Saint-Martin, ainsi qu'aux abords de la gare de Montreux. En passant ainsi sur le côté amont de la voie ferrée dans la région de la Riviera

vaudoise, elle évitera tous les anciens quartiers de Vevey, La Tour-de-Peilz, Montreux, qui constituent encore le centre de la vie sociale de ces localités.

En ce qui concerne l'actuelle route cantonale reliant Genève à Lausanne, située entre la voie ferrée et le lac, il faut reconnaître que son tracé ne répond plus aux exigences modernes de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Car elle laisse entre elle et la voie ferrée un espace de terrain plus ou moins large, sur lequel se trouvent, en plusieurs lieux, des maisons d'habitations.

Or un tel état de choses est contraire au principe de la lutte contre le bruit, laquelle doit être réalisée en notre époque avec l'énergie la plus systématique, dans tous les secteurs de l'activité humaine, lorsque c'est nécessaire, en vue de la préservation de la santé des populations.

En effet, les maisons situées entre la voie ferrée et la route cantonale sont prises entre les sonorités provenant de la voie ferrée et les sonorités provenant de la route cantonale, ce qui est préjudiciable à leurs habitants.

Un tel état de choses devrait disparaître en construisant une nouvelle route cantonale qui longerait, à trente mètres de distance, le côté aval, donc est-sud de la voie ferrée. L'ancienne route cantonale serait alors détruite. Eventuellement son tronçon entre Nyon et Allaman pourrait être conservé, parce que, en ces lieux, l'espace est plus large.

Il en résulterait les avantages suivants:

1. L'espace compris entre cette nouvelle route cantonale et le lac servirait de quartiers résidentiels, qui ne seraient plus traversés par une route cantonale, perturbatrice de la tranquillité.

2. Les petites villes de Versoix, Coppet, Nyon, Rolle, Morges n'auraient plus leurs anciens quartiers du centre traversés par une route cantonale. Dans tous ces anciens quartiers du centre la circulation des véhicules, sauf exceptions autorisées, pourrait être interdite, ce qui augmenterait considérablement le charme de leur habitat. Les exceptions autorisées pourraient être les voitures des médecins, des livreurs, des maîtres d'état ayant à faire un travail dans un immeuble, du service des hôtels et pensions, ainsi que les trolleybus silencieux sur pneus caoutchoutés avec moteur électrique assourdi.

Entre Genève et Versoix, cet espace résidentiel compris entre la nouvelle route cantonale et le lac pourrait être un peu élargi par le comblement des bords du lac. Sur ces terrains gagnés sur le lac par comblement on aménagerait le long de la rive une promenade publique, réservée aux promeneurs, d'au moins cinquante mètres de largeur, si possible cent mètres, avec pelouses, fleurs, arbres et bosquets, ce qui accroîtrait les agréments de Genève.

A Versoix, la voie ferrée pourrait être déviée d'environ deux cents mètres plus en amont, afin de donner plus d'espace à cette ancienne petite ville historique, dont le cachet mérite d'être conservé.

En résumé, les moyens de communications routières entre Genève et Lausanne consisteraient en trois artères:

1. La nouvelle route cantonale construite le long du côté aval de la voie ferrée, destinée au trafic local des quartiers résidentiels situés entre cette route cantonale et la rive du lac.

2. La «route nationale» construite sur le côté amont de la voie ferrée, destinée au trafic régional.

3. L'autoroute passant à mi-distance entre le lac et la chaîne du Jura, autoroute à quatre voies, destinée au trafic intercantonal et international; elle serait une partie de la grande transversale Genève—lac de Constance.

Certains techniciens déclareront qu'une autoroute passant au nord du Signal de Bougy aura davantage de verglas et de neige durant la saison hivernale que si son tracé était établi proche du lac. A cela il faut répondre que ce n'est pas pour rien qu'existent des chimistes capables d'indiquer les matières dont on pourra arroser l'autoroute pour fondre ce verglas et cette neige.

Il n'est pas admissible de faire passer une autoroute à quatre voies, d'intense circulation, au travers d'une région résidentielle, simplement à cause de cette question du verglas et de la neige.

Le bien-être des populations doit primer sur toutes autres considérations.

D'ailleurs, en hiver, le trafic sur l'autoroute sera probablement moins intense.

Il est opportun de dire ici que la gare de triage de Renens devrait être désaffectée et disparaître, car, en occupant une large surface, elle coupe en deux des lieux qui devraient devenir un des plus beaux quartiers résidentiels de Lausanne.

Elle devrait être reconstruite au sud du Mormont vers la gare de Daillens de la ligne Lausanne–Yverdon. Elle serait ainsi placée aux abords du canal de la navigation fluviale transhelvétique. Le port des marchandises de cette navigation fluviale devrait aussi être placé vers la gare de Daillens. Ainsi le port des marchandises et la gare de triage seraient l'un à côté de l'autre, ce qui offrirait beaucoup d avantages.

Il en résulterait que la capitale vaudoise serait libérée du proche voisinage de cet ensemble portuaire et ferroviaire affecté aux marchandises. Cette libération est conforme aux données d'un urbanisme rationel. Car une capitale cantonale n'a pas pour fonction de devenir un centre de moyennes ou grandes industries; seuls l'artisanat ou la petite industrie d'utilité régionale lui conviennent; une capitale cantonale doit être entourée, autant qu'il est possible, de grands parcs publics, de zones agricoles, de bois et de forêts, ce qui est nécessaire pour la santé de ses habitants.

En ce qui concerne le canton de Vaud, les entreprises de moyennes et grandes industries devraient autant que possible s'établir dans des cités-jardins industrielles qui pourraient être édifiées dans les lieux suivants: Orbe et Vallorbe, Oron et Palézieux, Roche, Yvorne, Aigle, Ollon.

Les villes de Morges, Vevey, Yverdon, Moudon ont pour rôle de devenir chacune un chef-lieu régional du territoire naturel qui les entoure; la moyenne et la grande industrie ne doivent pas s'y établir.

Les caractéristiques d'un chef-lieu régional pour le canton de Vaud sont les suivantes:

a) centre de commerce, de banques, de sociétés d'assurances, de bureaux d'affaires. Siège de la direction financière et commerciale de diverses entreprises,

b) artisanat et petites industries d'utilité locale,

c) imprimeries,

d) établissements d'instruction,

e) établissements hospitaliers (cliniques et hôpitaux),

f) tourisme, villégiature, hôtellerie,

g) centre culturel, lettres, arts, sciences. Expositions, concerts, théâtre, cinéma, etc.

h) Chambre régionale des métiers.

Il est nécessaire d'avoir la vue d'ensemble du plan d'aménagement du territoire vaudois pour se rendre compte des meilleures solutions concernant les tracés des nouvelles routes et des autoroutes.

On peut dire que les districts vaudois de Nyon, Rolle, Aubonne, Morges, Cossonay, de par leur nature même, géographique et climatique, et leur situation proche des deux grandes villes de Genève et Lausanne, ne doivent pas devenir des territoires industriels proprement dits. Seuls l'artisanat et de petites industries pour les besoins régionaux paraissent leur convenir. Les principales caractéristiques de ces districts vaudois sont d'être, dans les parties proches de la rive du lac, des territoires pour quartiers résidentiels faisant face au splendide panorama du bleu Léman et, dans les parties plus élevées, des territoires viticoles et agricoles.

P.-L. Guye.