Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 56 (1964)
Heft: 3

Artikel: Les transports à l'Exposition nationale suisse de Lausanne 1964
Autor: Delamuraz, Jean-Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-385318

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: 16.07.2025

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

Les transports à l'Exposition nationale suisse de Lausanne 1964

Par *Jean-Paul Delamuraz*, adjoint du directeur administratif

La prochaine Exposition nationale attirera à Lausanne de mai à octobre 1964 la foule des visiteurs. Seront-ils treize millions ou seize millions et demi? Les prévisions – prudentes dans la mesure où elles tiennent compte d'éventuelles fluctuations du tourisme international – sont comprises entre ces deux limites. Disons d'emblée que, dans le domaine des transports comme dans les autres domaines de l'exploitation, c'est l'évaluation la plus élevée qui a été prise en considération, afin que le dispositif prévu soit à même de faire face à la plus grande affluence possible.

Le problème du transport des voyageurs présente des aspects variés. Transport par chemin de fer? Cela signifie la mise en place d'installations fixes nouvelles, l'édification d'une gare spéciale de l'Exposition et l'organisation de nombreux trains spéciaux. Transports routiers? C'est le vaste problème de l'aménagement des routes et des autoroutes, l'organisation de parcs spéciaux et la mise en place d'un dispositif de régulation du trafic. Transports par eau? Il faut prévoir des débarcadères spéciaux sur le littoral même de l'Exposition. Transports urbains? Cela signifie la mise au point d'un plan général des transports englobant trolleybus, autobus, métro, télécabine, trafic de vedettes lacustres et taxis. Transports à l'intérieur de l'Exposition enfin? C'est la recherche, la construction et l'exploitation de moyens attractifs et inédits permettant de traverser sans peine aussi bien les parcs et les promenades que les halles d'exposition.

Mille voyageurs toutes les quatre minutes

Les jours de semaine, les Chemins de fer fédéraux conduiront plus de 20 000 voyageurs à Lausanne, ce nombre pouvant être de 45 000, voire de 50 000 les jours de pointe. Descendus en gare centrale de Lausanne, ces voyageurs auraient surchargé les moyens de transports urbains reliant la ville à l'Exposition.

C'est pourquoi on en est venu à l'idée de construire une gare spéciale qui sera édifiée à Sévelin, sur le tronçon à trois voies de la ligne Lausanne–Renens, aux portes mêmes de l'Exposition. Comprenant deux quais d'embarquement et de débarquement, ainsi que les services généraux d'une station ferroviaire, la gare de Sévelin recevra tous les trains spéciaux mis en marche par les Chemins de fer fédéraux à l'occasion de l'Exposition.

Les trains spéciaux, précisément, relieront chaque jour les principales régions du pays à Sévelin. Ils permettront, ainsi, au voyageur

d'atteindre l'Exposition dans les conditions de transport les plus favorables et, une fois sa visite achevée, de regagner son domicile tout aussi facilement. Ainsi, l'organisation des transports rendra-t-elle possible cette « visite en un jour » que la direction de l'Exposition s'est donné pour tâche de réaliser. Notons que le trafic intense des trains spéciaux (qui, à certaines heures de pointe, pourra atteindre une fréquence d'arrivée et de départ d'un train de mille personnes toutes les quatre minutes!) nécessitera un renforcement des installations ferroviaires. Aussi bien, les Chemins de fer fédéraux ont-ils été amenés à décider, outre la construction de la troisième voie Lausanne–Renens et de la gare spéciale de l'Exposition, l'installation anticipée d'une partie de la nouvelle gare de triage Lausanne–Denges, la mise en place d'un enclenchement électrique à la gare de Lausanne, l'établissement de nouvelles lignes d'alimentation électrique et de « blocks » intermédiaires, pour ne citer que les travaux les plus importants.

Transports routiers

L'accroissement énorme de la circulation automobile place les organisateurs de l'Exposition de 1964 devant une situation fondamentalement différente de celle de 1939, où quelques aménagements rudimentaires avaient permis de régler à eux seuls le double problème de la circulation et du parcage des véhicules.

Nous fondant sur les statistiques de l'Exposition internationale et universelle de Bruxelles 1958 et de manifestations suisses importantes, et tenant compte du développement de la motorisation jusqu'en 1964, nous comptons qu'un peu plus de la moitié de nos visiteurs (quelque huit millions et demi) viendront par la route – utilisant autocars, voitures, motocyclettes, scooters ou encore bicyclettes.

Cette masse de voyageurs représentera l'arrivée quotidienne de 10 000 véhicules à Lausanne, avec des pointes de 25 000 véhicules lors de certaines journées. En dépit de la situation peu favorable du marché de la main-d'œuvre, les autorités publiques concernées ont pu mettre en chantier des travaux considérables d'aménagements routiers qui doteront particulièrement le canton de Vaud et la région de Lausanne d'un réseau apte à absorber l'excédent du trafic des six mois chargés de 1964. Au nombre des grandes réalisations, nous citerons l'autoroute Genève–Lausanne, grâce à laquelle l'Exposition sera à moins de quarante-cinq minutes de l'aéroport intercontinental de Cointrin, ainsi que la route de détournement de l'agglomération lausannoise, qui, se débranchant de l'autoroute Genève–Lausanne à Eclubens, aboutira sur la route de Berne à la hauteur de Vennes. Nous citerons encore des améliorations importantes sur la route Lausanne–Berne, à Bressonnaz, à Moudon (rélargissement rendu possible par la suppression du tramway du Jorat), à Lucens, à Payerne, à Corcelles et à Morat, d'où disparaîtra le

fameux passage à niveau de Meyrier. Enfin, il convient de signaler que des améliorations seront apportées à la route du Simplon, qui, ne l'oublions pas, aura à supporter l'excédent de trafic provoqué par le tunnel routier du Grand-Saint-Bernard.

De vastes parcs à voitures sont prévus aux portes de l'Exposition, aménagés spécialement pour l'occasion. Des parcs secondaires permettront de faire face à la masse des jours de pointe. Ces jours-là, la surface occupée par tous les véhicules en stationnement ne sera pas de beaucoup inférieure à la surface totale de l'Exposition elle-même!

Par eau

Le bateau, lui aussi, sera sollicité et pourra constituer une liaison intéressante entre l'Exposition et différents points du littoral lémanique, les stations de la côte française notamment.

A côté du port de petite batellerie de Vidy qui sera installé de manière définitive à la pointe du Flon, un débarcadère provisoire accueillera les bateaux de gros tonnage et un débarcadère définitif recevra les bateaux et vedettes moins importants.

Les transports urbains

Heureusement libérées du trafic de transit qui utilisera l'autoroute de contournement, les rues lausannoises seront néanmoins fort chargées. Il s'est donc agi de mettre sur pied un plan général de la circulation urbaine qui puisse coordonner les différents types de trafics qui s'écouleront dans les artères de la ville.

En ce qui concerne les transports publics, des lignes spéciales de trolleybus et d'autobus compléteront le réseau actuel et relieront directement les points principaux de l'agglomération lausannoise à l'une des trois entrées de l'Exposition. En outre, une ligne mettra en relation l'Exposition et le Palais de Beaulieu – emplacement habituel du Comptoir suisse, supprimé en 1964 – où se tiendront de nombreux congrès et assemblées, ainsi qu'une exposition exceptionnelle de peintures et de sculptures groupées sous le titre de « L'art européen dans les collections suisses », cependant qu'une partie des bâtiments abritera les vastes dortoirs collectifs (1100 lits) réservés aux visiteurs.

Ces moyens de transport urbains seront complétés par la ligne de métro Lausanne–Ouchy et par deux liaisons parallèles d'Ouchy à l'Exposition, l'une étant un télécabine et l'autre une ligne de vedettes lacustres.

Enfin, il est bien évident que les taxis seront en nombre, prêts à assumer le service qui leur est normalement demandé dans une manifestation de l'ampleur de l'Exposition nationale.

Enfin, tous les voyageurs ayant été transportés par air, par terre ou par eau à l'Exposition, celle-ci se doit de mettre à leur disposition de moyens internes de déplacement permettant de parcourir confortablement les deux grands axes de l'aire de l'Exposition.

Deux liaisons ont été choisies, dont la construction a déjà commencé: il s'agit, d'une part, de la ligne reliant le centre de l'Exposition à son entrée nord et, d'autre part, du circuit touchant les entrées est et ouest et le centre de l'Exposition.

Pour la première liaison, il s'agissait de prévoir un système original et de forte capacité, pouvant faire face à la très forte demande qui ne manquera pas de se produire à la fin de chaque après-midi, au moment où tous les voyageurs utilisant le chemin de fer voudront gagner la gare spéciale de Sévelin pour y reprendre le train. Ce moyen inédit, capable de transporter dix mille personnes à l'heure, a été trouvé. D'emblée, le nom de « télécanapé » lui fut attribué.

Le télécanapé est constitué par une chaîne quasi indiscontinue de wagonnets mus électriquement, avançant à la vitesse régulière de 6 km/h sur une voie dont la longueur totale est proche de 2 km. Ces wagonnets – élégants et confortables – ne s'arrêtent jamais et il a fallu dès lors imaginer un moyen d'embarquement tout à fait original: il est constitué par une vaste plaque circulaire et horizontale d'une trentaine de mètres de diamètre, tournant à une vitesse régulière autour de son axe; par une passerelle et un escalier, le voyageur débouche sur cette plaque en son centre, c'est-à-dire en un point où la rotation est absolument imperceptible. Il se rapproche ensuite insensiblement de la périphérie de la plaque, qui parcourt en chemin exactement égal à celui que suivent les wagonnets tournant autour de la plaque; les wagonnets sont donc accessibles, sans heurt, pour le voyageur qui y prend place, comme il prend place dans un train arrêté; or, le train n'est précisément pas arrêté, il continue sa course et, quittant la plate-forme d'embarquement, conduit le voyageur à la plate-forme de débarquement, à l'autre extrémité de la ligne.

L'autre moyen de transport, reliant l'entrée est au centre de l'Exposition et le centre à l'entrée ouest à travers la plaine de Vidy, est un monorail. Il comprend des trains électriques de seize wagonnets de quatre places chacun, répartis sur deux circuits de part et d'autre du centre de l'Exposition. Ces circuits parcourent les parcs et les promenades, surplombent de plusieurs mètres les rues passantes de l'Exposition pour redescendre ensuite au niveau du sol, longeant la rive du lac et se faufilant dans les halles de l'Exposition, et assurent, ainsi, non seulement un transport agréable et silencieux, mais encore une visite sans fatigue de l'Exposition.

Ces deux moyens internes de transport n'utiliseront en aucun endroit les espaces réservés aux piétons, en sorte que ceux-ci pour-

ront visiter l'Exposition en toute quiétude, sans jamais avoir à se préoccuper de la venue de véhicules importuns.

Conclusion

Ces quelques aperçus auront pu donner une idée de la variété et de l'ampleur des problèmes que pose à une grande manifestation l'organisation de transports bien compris.

Nous entreprenons tout ce qu'il est possible afin de faciliter la venue à Lausanne des millions de visiteurs – et d'amis – de l'Exposition nationale de 1964. Mais, pour parvenir à ce but, la collaboration et l'initiative de nombreux milieux ont été et sont encore indispensables: les pouvoirs publics – Confédération, cantons et communes – les grandes régies nationales, des compagnies de transport publiques et privées et enfin de nombreux particuliers contribuent à cet effort d'ensemble et y inscrivent chacun leur apport.

Et ce ne sera assurément pas un des moindres résultats de l'Exposition nationale que d'avoir contribué, en matière de transports, à affermir les principes d'une large collaboration des milieux intéressés et d'avoir pu favoriser des réalisations qui, sans le stimulant de 1964, eussent été, ici ou là, abandonnées à plus tard.

Préparation du terrain

Par *F. Amrhein*

Les terrains mis à disposition pour les constructions de l'Exposition nationale sont départagés en deux grandes parcelles: d'une part, la plaine de Vidy entre les bains de Bellerive et le Parc Bourget; d'autre part, la vallée du Flon entre la ligne de chemin de fer Lausanne–Genève et le giratoire de la Maladière. La surface de ce magnifique terrain au bord du lac Léman, qui est unique en son genre, représente presque 600 000 m^2. En 1960 encore, il était destiné en partie à des maraîchers, des terrains de sport, aux promenades et au camping et représentait une zone de détente pour les Lausannois ainsi que pour les nombreux touristes qui passaient dans la région.

La vallée du Flon, entre le quartier de Montelly et le cimetière du bois de Vaux, était utilisée comme décharge publique. Les deux zones étaient classées « zones non constructibles » et n'étaient, de ce fait, pourvues que des installations et canalisations de moindre importance, pourtant si nécessaires à une grande manifestation.