Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 33 (1962)

Heft: 11

Artikel: Comment on ira à l'Expo

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824726

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: 14.07.2025

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

communauté helvétique et en opérer la synthèse. En nous conduisant à collaborer d'une manière démocratique et à clarifier notre pensée, le chemin qui mène à l'Exposition est aussi important que l'exposition elle-même.

On ne peut que souscrire aux paroles de notre conseiller fédéral. Le Jura tout entier, grâce à l'Exposition nationale, n'espère-t-il pas, en effet, obtenir ce qu'il souhaite depuis si longtemps au point de vue ferroviaire, c'est-à-dire l'établissement d'une double voie continue de Bienne à Bâle ?

D'année en année, la situation s'aggrave sur cette ligne. Comment faire face au trafic sans cesse croissant ? Et que se passera-t-il, en 1964, lorsqu'on voudra diriger sur Lausanne les milliers et les milliers de visiteurs (on le verra plus loin) qu'on attend de partout, en particulier de la cité rhénane et du nord de l'Europe ?

De Bâle à Lausanne, on ne va pas détourner les voyageurs par Olten-Berne-Fribourg. Ils y perdraient une heure ! Seule solution rationnelle apparaît l'établissement de la double voie réclamée et que semble rendre possible le rachat du BLS par la Confédération au moment où l'on comprend qu'une seconde artère Nord-Sud, indépendante de la ligne du Gothard, est nécessaire au pays.

En apportant une solution à ce grand problème, on rendrait du même coup service à l'Exposition nationale qui, on le sait, se veut être :

a) un instrument de cohésion nationale, une manifestation qui fait converger vers un but commun les efforts momentanés de tous les Suisses ;

b) une prise de conscience des problèmes nouveaux, que la manifestation révèle à ses visiteurs ;

c) un stimulant de notre activité créatrice, en particulier dans les domaines spirituels, culturels, économiques et scientifiques ;

d) un moyen de propagande nationale auprès de nombreux visiteurs du monde entier et des lecteurs des journaux étrangers qui présenteront et commenteront avec détails cette manifestation.

ADIJ

Comment on ira à l'Expo

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.

Le problème du transport de tous ces visiteurs présente des aspects variés que nous allons rapidement présenter.

Mille voyageurs toutes les quatre minutes. — Les jours de semaine, les Chemins de fer fédéraux conduiront plus de 20 000 voyageurs à Lausanne, ce contingent pouvant atteindre 50 000 les jours de pointe. Descendus à la gare centrale de Lausanne, ils auraient surchargé les moyens de transports urbains reliant la ville à l'Exposition. C'est pourquoi une gare spéciale sera édifiée à Sévelin, sur le tronçon à trois voies de la ligne Lausanne-Renens, aux portes mêmes de l'Exposition.

LE TEMPS EST UN GRAND MAITRE...

mais vous n'épuiserez jamais le plaisir de posséder une montre robuste, précise, finement élégante et qui ne vieillit pas.

Réf. 7161
Modèle en or 18K - ⌀ 17,60 mm - cadran riche - glace saphir à facettes doubles
Fr. 450.–

LONGINES
Flagship
automatic
Avec ou sans calendrier - seconde au centre ou petite seconde - antichocs - antimagnétique
Depuis Fr. 335.–

LONGINES
MONTRE SUISSE DE HAUTE PRÉCISION

1067

Faites confiance au

le panneau de bois reconstitué, connu et apprécié

C'est un produit de la

FABRIQUE DE PANNEAUX FORTS ET BOIS CROISÉS S. A., TAVANNES

1069

Azura

Pendules de style

Riche collection de modèles

Cartel moderne
bronze massif
patiné ou doré

L'« Azura » Célestin Konrad
Moutier

1072

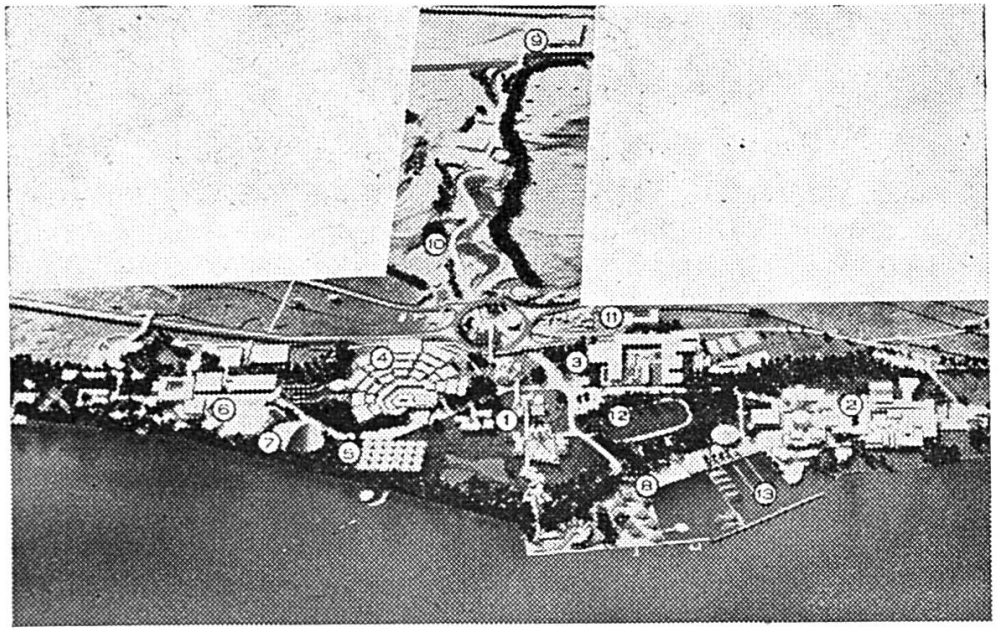
Fabrique de boîtes de montres

Léon
Frésard
S.A.

BASSECOURT

Tél. (066) 3 71 21

1084



1 Partie générale (du N. au S. : « L'histoire » — « Un jour en Suisse » — « La Suisse face à son avenir »)
2 L'art de vivre (« Joie de vivre » — « Eduquer et créer »)
3 Les communications et les transports
4 L'industrie et l'artisanat
5 Les échanges
6 La terre et la forêt
7 Halle des fêtes
8 Restaurants et attractions (la Suisse touristique)
9 Gare spéciale de Sévelin
10 Vallée de la Jeunesse
11 Bâtiment administratif
12 Stade
13 Port

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. Ces derniers relieront les principales régions du pays et permettront 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. La « visite en un jour » que la Direction de l'Exposition s'est donné pour tâche de réaliser sera donc possible.

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 1000 personnes toutes les quatre minutes) nécessitera un renforcement des installations ferroviaires. Aussi bien, les CFF ont-ils été amenés à décider, entre autres, l'installation anticipée d'une partie de la nouvelle gare de triage Lausanne-Denges.

Transports routiers. — L'accroissement énorme de la circulation automobile place les organisateurs devant une situation absolument différente de celle de 1939, où le double problème de la circulation et du parcage des véhicules ne présentait pas les difficultés actuelles. On compte qu'un peu plus de la moitié des visiteurs (quelque huit millions et demi) viendront par la route et cela représentera l'arrivée quotidienne de 10 000 véhicules avec, certains jours, des pointes de 25 000 véhicules. Des travaux considérables d'aménagements routiers ont été mis en chantier par les autorités. Citons l'autoroute Lausanne-Genève, celle de détournement de l'agglomération lausannoise qui, se

débranchant de l'autoroute Genève-Lausanne à Ecublens, aboutira sur la route de Berne à la hauteur du quartier de Vennes-sur-Lausanne. D'autres améliorations importantes sont prévues, sur la route de Berne et celle du Simplon.

De vastes parcs à voitures sont prévus aux portes de l'Exposition et 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, d'environ 550 000 m².

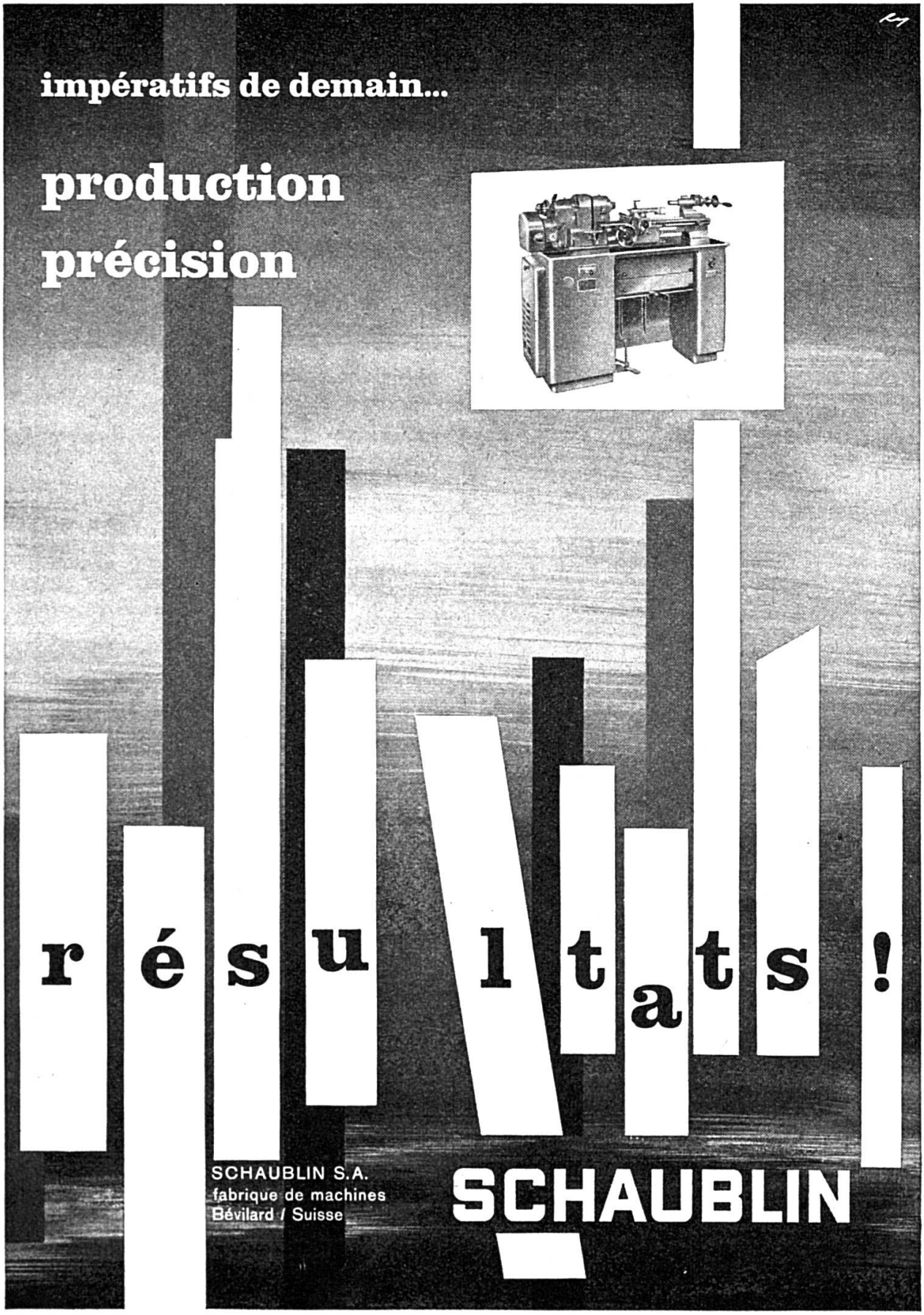
Par eau. — Les bateaux de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman permettront une liaison intéressante entre l'Exposition et différents points du littoral, ceux de la côte française notamment. Un débarcadère provisoire accueillera les bateaux de gros tonnage et un débarcadère définitif recevra les bateaux et vedettes moins importants.

Les transports urbains. — 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. Une ligne importante assurera la liaison entre l'Exposition et le Palais de Beaulieu — emplacement habituel du Comptoir suisse, supprimé en 1964 — où se tiendront de nombreux congrès et assemblées, de même que l'exposition de la défense nationale et une exposition de peinture et de sculpture, manifestations qui feront partie intégrante de l'Exposition. N'oublions pas la ligne de métro Lausanne-Ouchy et deux liaisons parallèles d'Ouchy à l'Exposition, un télésiège et une ligne de vedettes lacustres.

Deux autres moyens. — L'Exposition mettra à disposition des visiteurs des moyens internes de déplacement ; une ligne reliant le centre de l'Exposition à son entrée nord et un circuit touchant les entrées est et ouest et le centre. 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 regagner la gare de Sévelin, à raison de 15 000 personnes à l'heure ; d'emblée le nom de « télécanapé » lui fut attribué.

Cet engin est constitué par une chaîne de wagonnets mus électriquement, avançant à la vitesse régulière de 6 km/h. sur une longueur de près de deux kilomètres, sans arrêt. Un moyen d'embarquement tout à fait original est constitué par une plaque circulaire et horizontale d'une trentaine de mètres de diamètre et tournant à 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 un chemin exactement égal à celui que suivent les wagonnets tournant autour de la plaque. Les wagonnets sont donc accessibles sans heurts. Le train n'est 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


impératifs de demain...
production
précision
résultats!
SCHAUBLIN S.A.
fabrique de machines
Bévilard / Suisse
SCHAUBLIN

Une énergie thermique de choix

Gaz

Les Usines à gaz jurassiennes de

Bienne
Delémont
Granges
Moutier
Porrentruy
Saint-Imier
Tavannes

Rapide, souple, propre,
le gaz demeure
l'énergie idéale de l'avenir

1091

est un monorail, qui comprend des trains électriques de seize wagonnets de quatre places chacun, répartis sur deux circuits parcourant les parcs et les promenades, surplombant 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. Un transport agréable et silencieux assure ainsi une visite sans fatigue de l'exposition.

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

...et ce qu'on y mangera

Etant donné qu'un bœuf normalement constitué fournit en moyenne 600 kilos de viande, combien faudra-t-il en tuer pour nourrir les 70 000 visiteurs quotidiens que l'on attend à l'Exposition nationale suisse 1964 ? Voilà l'un des innombrables problèmes — et encore l'un des plus simples — qu'ont eu à résoudre les responsables du ventre affamé de cette organisation gigantesque.

Heureusement qu'il y a les statistiques ! Grâce à elles et grâce au calcul des probabilités qui tend à devenir une science exacte, grâce aussi aux données fournies par d'autres entreprises précédentes et similaires, les 13 ou 15 millions de personnes qui défileront dans le cadre enchanteur de Vidy peuvent d'ores et déjà être certaines de ne rencontrer aucune difficulté en ce qui concerne la satisfaction légitime de leurs appétits. Elles n'auront pas besoin d'apporter leur pique-nique. Quarante-cinq restaurants, judicieusement répartis aux points stratégiques de l'Expo, équipés pour servir d'un seul coup 20 000 à 25 000 repas, seront prêts à les accueillir et à combler leurs désirs les plus divers. Restaurants sans alcool, restaurants végétariens, pintes régionales, tea-rooms, établissements de luxe et brasseries populaires joueront avec brio la gamme des mets et des prix.

Non, vraiment, le visiteur n'a pas à craindre de rester sur sa faim. Ni sur sa soif. Car vous imaginez bien qu'une organisation nationale suisse ne saurait se désintéresser du problème essentiel qu'est le confortable ravitaillement liquide de ses hôtes. A leur intention, on va préparer un million et demi de litres de vin ; deux millions de litres de bière ; un million de litres de lait ; des hectolitres d'eaux minérales et de boissons gazeuses, sans oublier le café et le thé ; et si ça ne suffit pas, on puisera dans les réserves.

C'est qu'on va le soigner, le visiteur ; mais non pas le saigner. Trop d'expositions, par une fulgurante majoration des prix, lui ont fait passer le goût du pain. A propos de pain, savez-vous que la consommation prévue est de un million et demi de kilos ? Et qu'une extraordinaire machine débitera tous les matins soixante mille petits ballons ? Donc, on ne va pas l'écorcher, le visiteur ; au contraire. Les prix pratiqués seront exactement ceux de la vie quotidienne à Lausanne et un contrôle, aussi permanent que strict, fonctionnera à ce propos.

On le connaît bien d'ailleurs, le visiteur. Encore une fois, grâce aux expériences et grâce aux statistiques.

On sait que, dans une proportion de 45 %, il va se nourrir