

Une auto-route Lausanne-Genève

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **52 (1954)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-210938>

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.

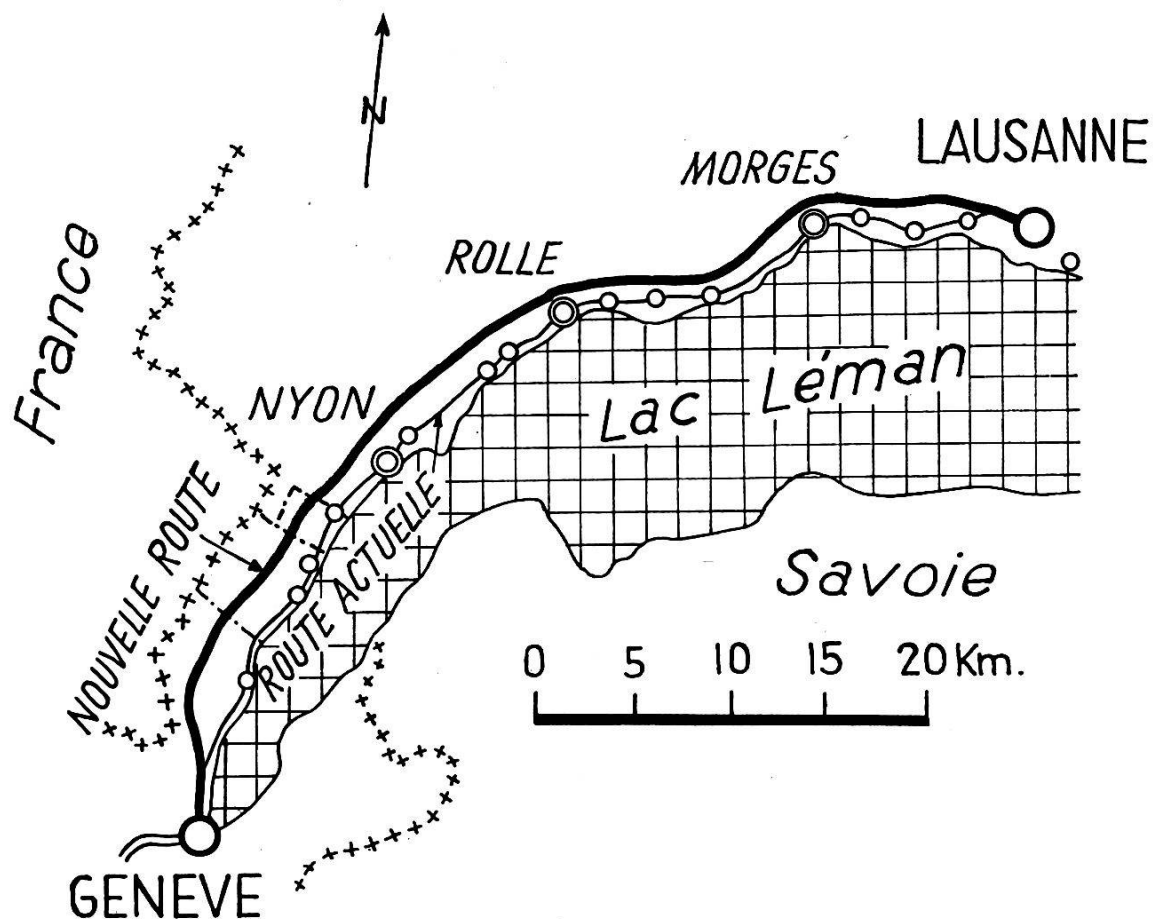
Haftungsausschluss

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.

Monsieur Zapf conclut en affirmant que le but que les ingénieurs s'étaient fixé, était maintenant sur le point d'être atteint. Les réunions parcellaires connaissent un succès grandissant et seul le manque de fonds freinera un développement plus considérable. (A suivre)

Une Auto-Route Lausanne-Genève

Bn. Bien que notre pays soit parmi ceux dont la nombreuse population et le tourisme aient provoqué le développement d'un trafic considérable, il est l'un des derniers en Europe au point de vue de la construction des routes. La nature accidentée du sol, le prix élevé de la main-d'œuvre et des matières premières, l'absence enfin d'une politique routière cohérente ont fait donner, chez nous, la préférence à des solutions les plus faciles.



Toutefois, l'augmentation prodigieuse du nombre des véhicules à moteur oblige aujourd'hui à reconsidérer le problème. On constate avec satisfaction que certains gouvernements cantonaux, las de demi-mesures, se déclarent prêts à mettre sur pied d'intéressants projets de routes. Une initiative prise par les autorités des cantons de Vaud et de Genève à même fait sensation. La route Genève-Lausanne est la section routière la plus fréquentée de notre pays. On a compté 5000 véhicules à moteur par jour.

Aussi l'amélioration de cette grande voie de communication apparaît-elle urgente. C'est ce qu'a aussi reconnu l'autorité fédérale elle-même lorsqu'elle a inscrit au rang des tâches les plus urgentes la remise en état de cette route principale. Il y a deux moyens de remédies à cet état de choses: ou bien porter cette route, sur tout son parcours, à une largeur suffisante d'au moins 9 m (non compris les pistes cyclables et les trottoirs), ou bien la construction d'une nouvelle route ailleurs.

Après une étude approfondie des divers aspects du problème, c'est la dernière solution qui a été retenue par les services techniques intéressés. Ce ne sont pas seulement les données techniques routières, mais surtout les frais qui décident en faveur du nouveau tracé. La réfection de la route actuelle, élargie à 9 à 12 m suivant les possibilités, coûterait 57 millions. La nouvelle route qui aura une chaussée double, c'est-à-dire, une piste de 6 m dans chaque sens avec bandes latérales de parcage coûtera 52 millions.

On peut du reste facilement démontrer que la route actuelle, susceptible tout au plus d'écouler sans restriction de vitesse le trafic moyen de 3000 véhicules par jour; est incompatible avec les exigences de la circulation moderne. Même débarrassée de ses étranglements et portée à une largeur de 9 à 12 m, elle ne tarderait pas à atteindre son point de saturation. En revanche, une chaussée de 12 m de largeur, à deux courants distincts de circulation et sans traversées d'agglomérations ni croisements, se révèle capable de débiter sans limitation d'allure un volume au moins double de celui du projet.

Toute innovation comporte quelques désagréments, qu'il n'est pas toujours facile d'accepter avec le sourire. On comprend l'amertume de ceux, qui verront leur propriété coupée en deux, par le futur ruban de béton. On comprendrait moins bien le point de vue étroit de quelques négociants établis en bordure de la route actuelle. Le trafic lent étant maintenu, ils n'ont certainement pas de quoi s'inquiéter au sujet de leur existence. Il faut se rendre à l'évidence: de plus en plus, s'opère sur les routes une différence entre le trafic lent, d'une part, affectionnant les petites étapes; et le trafic à grande vitesse d'autre part. La distinction de la circulation routière est le seul remède efficace et durable à l'amélioration de nos grandes voies de communication.

Impressions professionnelles et générales des U.S.A.

M. le D^r Hans Härry, directeur fédéral des mensurations cadastrales, accédant à notre désir, a bien voulu répéter, à l'intention des géomètres de la Suisse romande, la remarquable conférence qu'il fit à Lucerne le 16 mai 1953, à l'occasion de la 50^e assemblée générale de la Société suisse des mensurations et améliorations foncières. Nous lui en réitérons notre très vive et sincère reconnaissance.

Le 25 janvier 1954 à 15 heures dans les salles du Cercle démocratique du Café vaudois à Lausanne, M. Pierre Deluz, président de la Société