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: L'autoroute du Léman : première étape de la grande transversale Genève - Saint-Gall

Autor: Casaï, Louis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-124379

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

L'AUTOROUTE DU LÉMAN

Première étape de la grande transversale Genève—Saint-Gall

Par M. Louis Casaï, ancien conseiller d'Etat, chef du Département des travaux publics du canton de Genève

Genève est acquise à l'idée de la construction d'une autoroute destinée à doubler la route actuelle Genève—Lausanne.

Les comptages automatiques effectués depuis plus de deux ans ont montré que le trafic moyen atteint près de 5000 véhicules par jour, avec des pointes allant jusqu'à 13 000. L'affluence touristique y est énorme puisqu'on y a compté en été jusqu'à 60 % de voitures étrangères.

Le canton de Genève est obligé de faire face à l'accroissement du nombre des véhicules à moteur ; il a établi un programme il y a quelques années déjà, qui comprend en premier lieu la liaison de la ville avec le territoire français environnant, ainsi que la route dite « de Suisse » qui relie le canton aux autres cantons confédérés. La route dite de « Grande-Ceinture » assurera à la périphérie de la ville une liaison entre ces routes radiales ; elle passera notamment à l'aéroport intercontinental de Genève—Cointrin.

Genève est fermement décidée à réaliser son secteur d'autoroute du Léman. Nous sommes arriérés en comparaison de l'étranger. Les conditions de circulation sont devenues inadmissibles sur la route Genève—Lausanne et c'est une nécessité pour le pays de mettre en vigueur un nouveau code de la route adapté à la circulation moderne.

Le parc automobile genevois qui compte près du dixième du parc automobile suisse apporte, par le truchement des droits sur les carburants, une aide substantielle à tous les cantons suisses.

Nous espérons qu'au moment où la répartition des frais de l'autoroute sera à l'étude, la Confédération apportera aux deux cantons romands une aide efficace semblable à celle qu'elle apporta, il y a quelque vingt ans, aux cantons d'Uri et de Berne pour la route du Susten.

Au moment où je quitte le Département des travaux publics, je forme le vœu que la jeune génération sache prendre ses responsabilités et voie l'avenir avec une confiance et une audace égales à celles qu'affichèrent nos pères lors du début du chemin de fer et du percement des grands tunnels alpins. L. Casaï.

L'AUTOROUTE

Par M. Paul Nerfin, ancien conseiller d'Etat, président du Comité d'action vaudois pour l'étude de l'autoroute Genève—Lausanne

Le réseau routier interne est fonctionnellement comparable à l'appareil circulatoire du sang qui permet à l'homme de vivre pour autant que l'essence vitale puisse normalement circuler et remplir son rôle de distributeur. Le pays ne peut vivre et prospérer que si sa sève économique a la possibilité de pénétrer dans ses artères et de nourrir toutes les branches de son activité. Mais un peuple à lui seul, et dans un pays tel que le nôtre surtout, ne réalise pas un tout économique et ne satisfait pas tous ses besoins. Notre régime interne se perfectionne sans cesse, mais il ne peut et ne pourra jamais fonctionner sans l'apport et la participation de l'extérieur.

Cette participation, sous la forme de l'échange, existe depuis que l'homme a convoité le bien de son voisin, depuis que le besoin réciproque – paroles de Turgot – a introduit l'échange de ce qu'on avait contre ce qu'on n'avait pas. Ces relations exigeaient des voies de communications adaptées aux nécessités et aux possibilités du moment. Les vieux Helvètes regardaient déjà par delà les Alpes et le Jura et les Romains ont su, pour la facilité et la mise en valeur de leurs conquêtes, construire des routes qui nous étonnent encore.

Si nos routes secondaires, destinées plus spécialement au trafic régional, sont, en général du moins, suffisantes et peuvent être considérées comme modernes, comparativement à celles des autres pays, on ne peut, hélas ! en dire autant des artères principales d'ordre international. Nos grandes transversales ne permettent plus un débit normal et la soudure de nos routes aux réseaux étrangers, construits ou en cours de construction, n'est plus assurée du tout. Nos projets, depuis longtemps, traînent lamentablement dans la poussière des tiroirs et l'on pourrait croire que la Suisse n'a plus à se préoccuper du progrès...

Depuis vingt-cinq ans, nos voisins, petits ou grands, construisent en tenant compte des tendances internationales de la circulation ; ils veulent à tout prix rester dans le réseau et vont à la rencontre des grandes lignes du trafic. Qu'avons-nous fait durant ce quart de siècle, sur le même plan routier? Alors que notre pays, plus que tout autre, vit d'exportation, se nourrit d'importation et doit développer son tourisme, nous restons en dehors du circuit ; nous regardons les autres préparer les tracés des voies qui traverseront l'Europe ; nous ne nous intéressons pas activement à la construction des têtes de pont qui se dessinent à proximité de nos frontières, alors que nous devrions, par nos propres réalisations, « amorcer » les contacts et provoquer l'exécution des projets qui favoriseraient notre essor. Notre petite plaque tournante peut être facilement évitée et nous courons le risque de voir un jour les grandes routes