

A propos des autoroutes

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **31 (1959)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-124912>

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.

mis à l'entreprise générale de penser « in situ » à tous les problèmes de fabrication et de les résoudre aisément. Le prototype rend d'ailleurs d'autres services : y sont installés les bureaux des maîtres d'œuvres et de l'entreprise.

Les ateliers de préfabrication gros œuvre sont situés sur le chantier même, dans des hangars couverts permettant le travail par temps de pluie. Seuls les panneaux les plus lourds (éléments de planchers de 12 tonnes) sont fabriqués à proximité des voies de grue afin d'éviter une manutention difficile. Le débit de la fabrication correspond à six logements par jour.

A titre indicatif, voici comment est composé un panneau de façade type, de l'extérieur vers l'intérieur, ou du fond de moule vers le dessus : un revêtement en carreaux de grès 5 × 5 ; un mortier riche ; un béton

expansé ; un vide d'air ; une feuille de polystyrène ; un béton ordinaire surfacé.

Le nombre d'ouvriers présents sur le chantier est moitié de celui que comporterait un chantier traditionnel : on n'y retrouve d'ailleurs pas les spécialités habituelles aussi nettement définies — telles qu'endosseurs, coffreurs, ferrailleurs — mais simplement des ouvriers du bâtiment, à la fabrication et au montage.

Il est prévu que le procédé sera utilisé au moins pour les 1710 logements actuellement lancés au titre du secteur industrialisé et les 420 logements CILOF, ce qui représente environ les deux tiers des logements construits en immeubles collectifs dans la Cité du Haut-du-Lièvre.

R. Dufour,
ingénieur civil de l'ENPC.

(« Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment ».)

A propos des autoroutes

Au moment où la Suisse s'apprête à construire des autoroutes, il paraît intéressant de mettre l'accent sur leur nécessité et de voir ce qui se fait ailleurs. A ce sujet, le « Courrier de l'Unesco », dans sa livraison de juin 1959, nous apporte des informations et un enseignement fort utiles. Nous lui empruntons ce qui suit.

LES ROUTES MEURTRIÈRES

En Europe, la route est de loin le plus dangereux des moyens de transports. C'est ce que fait ressortir un rapport de la Commission économique pour l'Europe, qui laisse présager à l'avenir des pertes plus lourdes encore si rien n'est entrepris pour y remédier.

Ce rapport passe en revue les principales causes des accidents corporels, précise les diverses responsabilités et révèle notamment qu'en Europe occidentale le risque de mort, pour un parcours routier déterminé, est dix fois plus élevé que le risque présenté par les transports ferroviaires ou aériens pour une distance égale.

La mortalité routière, calculée sur 100 millions de kilomètres parcourus par les véhicules routiers, est actuellement d'environ 18 personnes en Europe occidentale ; elle est approximativement de 10 personnes en Grande-Bretagne et de moins de 5 au Etats-Unis.

On sait aussi — la comparaison avec les autoroutes le prouve — que le grand nombre des accidents des routes ordinaires d'Europe dans lesquels sont impliqués des piétons et des cyclistes, est dû au fait que la présence de ces derniers sur la route est incompatible avec celle des véhicules à moteur. Autrement dit, la faute n'incombe pas aux piétons ou aux cyclistes, mais à l'aménagement insuffisant du réseau routier. On estime que 30 % des accidents qu'on impute aux piétons et aux cyclistes pourraient être réduits à quelque 5 % si des travaux d'amélioration routière étaient entrepris : trottoirs surélevés pour piétons, pistes cyclables nettement séparées de la chaussée, passages supérieurs et inférieurs, etc.

En conclusion on peut donc dire que les responsabilités des accidents enregistrés actuellement sur les routes d'Europe se répartissent vraisemblablement

selon les ordres de grandeur suivants : fautes des conducteurs de véhicules à moteur, 20 % ; fautes des piétons et cyclistes, 5 % ; défauts des véhicules, 5 % ; insuffisance des réseaux routiers, 70 %.

UN RÉSEAU ROUTIER GIGANTESQUE AUX ÉTATS-UNIS

Quand on parle de la densité de la circulation routière, on pense aussitôt aux États-Unis. Et il est vrai qu'un Américain sur sept gagne sa vie grâce à la circulation routière, directement ou indirectement ; 80 % se rendent en automobile à leur travail et 85 % prennent leurs vacances et voyagent pour leur plaisir en automobile. Aussi les États-Unis, devant faire face à un parc toujours plus nombreux d'automobiles particulières, d'autobus et de camions, ont-ils entrepris un vaste programme de constructions routières destiné à donner satisfaction aux quelque 90 millions de véhicules que l'on s'attend à voir circuler en 1972. Ce plan de seize ans intéresse l'ensemble des États-Unis avec un réseau d'autoroutes inter-États couvrant plus de 70 000 kilomètres et des milliers de kilomètres de routes locales et de routes d'État. Atteignant tous les coins du pays, le nouveau réseau de routes reliera 42 capitales d'États et 90 % des villes de plus de 50 000 habitants. Le coût des travaux est évalué à 100 milliards de dollars — près de trois cents fois le coût du percement du canal de Panama — mais avec moins de courbes, pas de croisements, et une large artère centrale. Ainsi le réseau prévu épargnera chaque année, espère-t-on, plus de 3500 vies humaines, réduira les dommages provoqués par les accidents de 725 millions de dollars et épargnera aux compagnies de transports une somme supplémentaire de 825 millions de dollars en économisant les frais provoqués par les attentes, le gaspillage de carburant, l'usure des pneus et des freins. A cette échelle, la réalisation n'est possible que grâce à la puissance, à la rapidité et à la souplesse des machines à construire les routes. Des « chaînes » mobiles d'assemblage peuvent aujourd'hui poser plus d'un kilomètre de route en ciment et de 20 cm. d'épaisseur en huit heures de travail. Des machines « presse-bouton » fournissent le mélange de pierres, de sable et d'asphalte.

LES AUTOROUTES EUROPÉENNES

Les pays européens, eux aussi, coordonnent leurs réseaux routiers nationaux en vue d'établir un ensemble de grandes artères continentales, présentant sur tout son développement des caractéristiques uniformes. La plus longue route internationale d'Europe, appelée la « E 5 », relie directement le port d'Ostende à Athènes et à Istanbul, d'où elle se prolonge jusqu'à Bagdad. Dans sa partie occidentale, elle emprunte certaines des chaussées carrossables les plus modernes du monde : la nouvelle autoroute d'Ostende à Bruxelles et les célèbres « Autobahnen » allemandes.

Car le réseau européen n'est pas négligeable. Sur notre continent, les premières autoroutes ont été construites dès 1923 par le Gouvernement italien, et c'est en Allemagne et en Hollande qu'apparurent les premières grandes voies de communication comportant deux pistes bien isolées l'une de l'autre, avec intersections à niveaux différents et accès entièrement contrôlés. La première des fameuses « Autobahnen » allemandes de ce genre fut édiflée entre Bonn et Cologne et terminée en 1932. Peu après fut créée la Compagnie Reichsautobahn autorisée à construire et gérer un réseau national d'autoroutes avec stations d'essence, ateliers de réparations et hôtels. Depuis la guerre, l'Allemagne occidentale a poursuivi avec ardeur l'achèvement du programme national d'autoroutes interrompu en 1939. Elle projette de doubler son réseau d'avant guerre (près de 2000 km.) en dix ou quinze ans.

Les Pays-Bas possèdent plus de 650 km. d'autoroutes achevées ou en construction ; 900 autres kilomètres sont en projet.

La France projette de construire 1600 km. d'autoroutes et 250 km. de routes principales diverses. Environ 70 km. d'autoroutes sont déjà ouverts à la circulation, principalement dans la région parisienne, et 150 km. sont en construction.

L'Italie possède 400 km. d'autostrades terminées. Elle en construit d'autres, d'une longueur totale de 800 km. En Belgique, 115 km. d'autoroutes sont ouverts au trafic et 900 km. en construction.

PRÉSERVER LE PAYSAGE

Ces chiffres nous montrent à quel point la Suisse est en retard dans la construction des autoroutes, qui pourtant semblent être le seul remède aux dangers d'une circulation de plus en plus dense. Toutefois des autoroutes sont à l'étude chez nous aussi et l'on sait que la première expérience sera tentée entre Genève et Lausanne. Mais tous les problèmes sont loin d'être résolus. Il s'agit de s'assurer qu'on tiendra compte avant tout des exigences du plan d'aménagement national. La transformation du paysage et la portée économique et esthétique de cette transformation ne sont déterminées en aucune manière. C'est pourquoi l'Association suisse pour le plan d'aménagement national est intervenue auprès des autorités vaudoises et genevoises, leur demandant de créer une institution mixte qui étudierait ces problèmes.

De toute façon, on pourrait se référer à l'expérience de l'Allemagne, qui possède, dit-on, les plus belles autoroutes du monde. En effet, aucun effort ne fut épargné pour allier leur beauté au plus haut degré d'efficacité et de sécurité. Dans les régions pittoresques comme la Forêt-Noire ou les Alpes bavaroises, des architectes paysagistes veillèrent à ce que le dessin de l'autoroute soit en harmonie avec le paysage aux aspects changeants.

ASPAN.