

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber: Société de communication de l'habitat social
Band: 34 (1962)
Heft: 6

Artikel: Urbanisme et autoroutes
Autor: Vouga, J.-P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-125310>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Urbanisme et autoroutes

par J.-P. Vouga, architecte.

35

L'expérience acquise par le canton de Vaud dans la réalisation du réseau des routes nationales doit être profitable par les erreurs qu'elle permettra d'éviter ailleurs.

Une part de ces expériences a trait aux relations entre l'autoroute et l'urbanisme, en d'autres termes aux répercussions de l'autoroute sur le développement des régions qu'elle va traverser.

Quelques principes

Rappelons l'essentiel des principes qui dictent les préférences des urbanistes lorsque des tracés divers sont proposés à leur choix, à valeurs techniques égales.

Cette préférence ira au tracé qui suit les limites d'une région géographique, qui la longe ou qui la côtoie plutôt qu'à celui qui la traverse. En effet, l'autoroute, même lorsqu'elle ne bouleverse pas le relief de la région qu'elle traverse, détermine des secteurs qui poursuivront désormais leur activité indépendamment. Il importe que ce partage soit le moins dommageable possible.

Elle va en outre au tracé qui permet les jonctions les meilleures. A cet égard, il convient que les jonctions soient créées pour elles-mêmes et non confondues avec l'ouvrage de croisement avec une route cantonale; il ne convient pas de charger les routes existantes du trafic supplémentaire d'accès à l'autoroute qui devrait en être nettement distinct. Il est indéniable que, du point de vue de l'urbanisme, on ne donnera jamais assez d'importance à l'étude de l'emplacement des jonctions qui, étant pratiquement les seuls contacts de l'autoroute avec les régions traversées, sont appelées à jouer demain le rôle de véritables gares. Si ces principes paraissent constituer l'essentiel, ils ne constituent qu'un rappel de certaines évidences.

C'est dans le détail, c'est dans l'illustration de quelques cas particuliers qu'une contribution réellement utile peut être apportée aux spécialistes qui risquent de se trouver demain devant les mêmes problèmes. On y retrouve presque toujours une cause unique, le retard des études d'urbanisme sur les travaux de l'autoroute.

Etudes d'aménagement régional

Voici quelques-uns de ces cas:

Dans une localité proche de Lausanne, un passage supérieur est prévu pour une route cantonale importante. Mais l'étude du développement probable des quartiers voisins démontre qu'ils sont appelés à prendre un caractère

urbain indiscutable, ce qui a notamment une répercussion sur les carrefours de cette route cantonale avec le réseau local. Des carrefours dénivelés seraient souhaitables. Les auteurs de l'étude suggèrent alors de modifier le passage supérieur en le prolongeant d'un bref ouvrage permettant à une voie locale de passer sous la route cantonale. Des conférences sont aussitôt organisées, des études entreprises, des devis élaborés. Malheureusement, les délais sont là. Les ingénieurs de l'autoroute n'accordent que quelques jours d'interruption des études. Ni le canton, ni les communes touchées ne sont en mesure d'assurer, dans ce court répit, la couverture des dépenses supplémentaires. Au cours d'une ultime conférence, il faut renoncer à une solution qui présentait d'énormes avantages au point de vue de l'urbanisme, mais qui ne peut être retenue pour avoir été présentée trop tard.

L'histoire se répète un mois plus tard, cinq cents mètres plus loin, au sujet de la largeur d'un passage inférieur prévu à huit mètres. Un groupe d'urbanistes, penché sur une étude des circulations locales, démontre le rôle que va prendre la petite artère actuellement insignifiante existant là. C'est in extremis, de manière presque inespérée, que ce passage peut être porté aux quatorze mètres que l'avenir exigera.

On entend dire couramment qu'on ne devrait tracer les autoroutes qu'en fonction des études relatives au développement des régions du pays. C'est facile à dire. Même si ces études existaient, le tracé d'une autoroute les bouleverserait et tout serait à recommencer. Non; ce que nous préconisons, c'est de les mener parallèlement et activement dès maintenant sur la base des tracés adoptés en principe par la commission fédérale de planification. C'est précisément ce à quoi nous ne sommes pas préparés.

En effet, une telle tâche n'incombe pas aux seuls cantons; elle incombe pour une large part aux communes traversées qui demeurent – on ne le sait que trop – maîtresses d'organiser leur territoire selon leur convenance. Or, il est rare qu'elles accueillent l'autoroute avec faveur; le tracé n'est pas celui qu'elles auraient souhaité, les jonctions trop éloignées ou trop proches, l'autoroute ampute la commune de ses meilleures terres. Bref, c'est un cahier de revendications qu'elles opposent aux ingénieurs. Mais ces exigences sont elles-mêmes très à courte vue car il est rare – c'est précisément ce que nous voulons démontrer – que les communes aient fait procéder à des études solides sur la base desquelles on pourrait arrêter de façon irréfutable le principe des ouvrages à créer. Les cantons pourraient invoquer ces carences pour se limiter aux ouvrages strictement déterminés par les besoins de l'autoroute et par le rétablissement des circulations compromises par elle; ce serait éluder les difficultés et préparer pour l'avenir des situations inextricables. C'est pourquoi les urbanistes préconisent avec conviction l'élaboration sous l'autorité des cantons et, au besoin, avec leur concours financier, de plans généraux des circulations routières dans tous les secteurs parcourus par l'autoroute. Toute discussion au sujet du financement d'un ouvrage non prévu ou plus important que prévu est vaine aussi longtemps que le besoin n'en est pas établi par une étude complète et cohérente. Ces études devraient être entreprises d'urgence partout; elles ne seront jamais, en quelque endroit que ce soit, prématurées. Certes, il arrivera que ces études feront

survenir de nouvelles exigences ou feront prendre conscience de besoins souvent lointains dont la satisfaction entraînera malheureusement des dépenses immédiates. On doit à la vérité de relever que souvent aussi ces études feront apparaître l'inutilité d'un ouvrage coûteux et fréquemment les interventions des urbanistes se sont soldées par un simple transfert de crédit. Mais cela ne saurait être la règle.

C'est un des problèmes les plus délicats que pose la construction du réseau des routes nationales considéré sous l'angle de l'urbanisme; le dilemme est donc posé: ou œuvrer dans l'ignorance des besoins futurs et risquer d'irréversibles erreurs, ou en provoquer l'étude et se préoccuper du financement adéquat.

Acquisitions de terrains

Une dernière expérience paraît mériter une mention spéciale. Elle a trait à la politique des acquisitions de terrains. En principe, les achats sont destinés à garantir l'emprise des ouvrages, mais ils ne vont pas au-delà, la pratique des échanges et celle des remaniements parcellaires devant permettre à l'autorité de s'assurer les terrains exactement nécessaires.

Or, s'il est relativement facile d'acquérir en rase campagne le terrain agricole que l'autoroute déprécie presque invariablement, en revanche, au voisinage des jonctions, se déroule invariablement un processus de surenchère qui a pris entre Genève et Lausanne des proportions véritablement scandaleuses. L'expérience a montré que l'encre des plans n'est pas sèche que déjà les terrains proches des jonctions sont convoités et bien vite acquis par des spécialistes de ce genre de spéculation. Même si la réalisation des ouvrages proprement dits n'est pas compromise, il n'en demeure pas moins que l'Etat devrait pouvoir imposer les conditions à respecter par les constructions dans ces parcelles. Faute de quoi chaque propriétaire voudra pour le moins sa station-service, son motel et sa tour de douze étages!

L'Etat de Vaud s'est vu ravir, il y a plus d'un an, un domaine situé à l'emplacement futur d'une jonction qui ne se réalisera pourtant pas avant 1970! En revanche, grâce aux interventions pressantes des urbanistes, jointes à celles des ingénieurs, il vient d'acquérir une parcelle importante à la future jonction de Saint-Légier. Là, pour une fois, les spéculateurs sont battus. Grâce à la possibilité qu'il a acquise de manœuvrer rapidement, l'Etat de Vaud peut désormais lutter à armes égales avec ces ennemis de la société.

Il est essentiel que chaque canton dispose des mêmes moyens.

Les opérations dont nous parlons ici ont été – il faut le dire – rendues plus fructueuses encore pour leurs auteurs grâce au fait que la loi sur les routes nationales a renoncé au principe du périmètre de plus-value pour les ouvrages de l'autoroute. Nous pensons qu'il faut le déplorer et qu'il n'est peut-être pas inutile de revoir ces dispositions.

Concours de projets pour salles de bains modernes

Prix totalisant 27 000 dollars

Les huit compagnies d'Ideal Standard d'Europe offrent un montant de 27 000 dollars pour récompenser les lauréats d'un concours international de projets pour l'installation de salles de bains modernes et familiales.

Sont invités à participer à ce concours les architectes et étudiants en architecture d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, de France, de Grande-Bretagne, d'Italie, des Pays-Bas et de Suisse. Les architectes doivent obligatoirement être membres d'une organisation professionnelle agréée et les étudiants inscrits à une école d'architecture. Le concours institué par les compagnies d'Ideal Standard s'est ouvert le 1^{er} mai 1962. Les projets doivent être remis au plus tard le 31 octobre 1962, date de clôture du concours. Les noms des lauréats seront publiés à Rome le 1^{er} décembre 1962.

Prix pour architectes diplômés:

1 ^{er} prix	12 000 dollars
2 ^e prix	6 000 dollars
3 ^e prix	2 000 dollars
	20 000 dollars

Prix pour étudiants en architecture:

1 ^{er} prix	4 000 dollars
2 ^e prix	2 000 dollars
3 ^e prix	1 000 dollars
	7 000 dollars

Thème général du concours:

«La salle de bains idéale pour une famille moderne.»

La liste des jurés choisis pour examiner les projets sera communiquée ultérieurement.

M. J. E. Borner, marketing manager de la Maison Ideal Standard, Olten, a précisé le but principal du concours: «Encourager l'étude de projets modernes, esthétiques et pratiques d'installations de salles de bains en porcelaine vitrifiée, conformes aux tendances européennes actuelles dans ce domaine.

» Le jury sélectionnera les projets en se basant non seulement sur l'impression générale mais aussi sur les qualités fonctionnelles. Il est indéniable que les installations de salles de bains présentent depuis trop longtemps un style immuable. Nous espérons vivement que ce concours encouragera l'étude d'idées nouvelles.»

Bureau d'informations
Ideal-Standard
19, rue du Rhône, Genève