

## **Die Autobahn in der Schweiz : langsame Verwirklichung und viele Projekte**

H. F. Berchet

Die Schweiz, die auf gar manchen Gebieten Schrittmacher ist, hat sich hinsichtlich des Autobahnnetzes in den Hintergrund drängen lassen. Es stand ein Einheitsplan fest, der schnelle und sichere Verbindungen zwischen den Hauptzentren des Landes geschaffen hätte, aber man hätte ihn nur in langsamen Etappen verwirklichen können. Nach jahrelangen Diskussionen sind augenblicklich nur zwei große Verkehrsprojekte beendet worden und für den Verkehr geöffnet: der Autobahnabschnitt Genf-Lausanne, der die Schweiz in Richtung Südwest-Nordost durchquert und der 5,5 km lange St.-Bernhard-Tunnel. Unter den momentanen Hauptausführungen sind erwähnenswert: der Autobahnabschnitt Bern-Zürich, von dem schon einige Kilometer befahrbar sind, der Bölchen-Tunnel, der den Verkehr zwischen Basel und dem Landeszentrum erheblich erleichtern wird, der Viadukt von Melide über dem Luganer-See im Tessin. Ein kühnes Projekt, das aber noch nicht genehmigt wurde, ist das eines Tunnels oder einer Brücke, die die beiden Ufer des Sees nördlich von Genf verbindet. Aber wenn es sich um neue Nationalstraßen oder um die Verbesserung der Kantonalstraßen handelt, bleibt für die Schweiz noch viel Arbeit, um zahlreichen Ländern in Europa, in den USA., in Süd-Amerika und in Japan gleichzukommen.

## **The Swiss motorway system — slow realization fo many projects**

H. F. Berchet

Switzerland, a pioneer in so many fields, has been overtaken in the construction of a national motorway system. An overall plan which would ensure rapid communications between the principal centres has been established, but its realization is being undertaken by slow stages. At present, and after years of discussion, only two main sectors have been completed and are in use: that linking Lausanne and Geneva which will eventually extend from the south-west to the north-east of the country, and the 3½ mile long St. Bernard tunnel. Among the more important sectors now in progress, one must mention the Bern-Zurich motorway of which a few miles are already in service; the Bölchen tunnel which will facilitate access between Basle and the centre of the country and the Melide viaduct on the shores of Lake Lugano, in the Tessin. There is also an audacious project, not yet accepted, for a bridge or tunnel connecting the north and south shores of Lake Geneva, near Geneva. Much remains to be done, however, before Switzerland can catch up with the progress of many other European countries, the United States, South America and Japan.

## **Le autostrade svizzere: realizzazione lenta e progetti numerosi**

H. F. Berchet

La Svizzera ha fatto opera di pioniere in molti campi, ma si è lasciata distanziare quando avrebbe avuto bisogno di creare una rete di autostrade. Un progetto globale è stato adottato per assicurare il traffico fra i centri principali del paese, ma la realizzazione è assai lenta. Pel momento, e dopo anni di discussioni, due grandi tragetti soltanto sono finiti e aperti alla circolazione: il settore Ginevra-Losanna dell'autostrada che attraverserà la Svizzera dal sud-ovest al nord-est e la galleria di 5,5 km. del Gran San Bernardo. Fra i lavori più importanti attualmente in corso, menzioniamo il settore Berna-Zurigo, di cui alcuni chilometri sono già in servizio, la galleria del Bölchen, che faciliterà considerevolmente il traffico fra Basilea e il centro del paese, nonché il viadotto di Melide sul lago di Lugano. Un progetto audace, ma non ancora accettato, prevede una galleria o un ponte fra le due rive del lago di Ginevra, al nord di questa città. Pertanto, che si tratti di nuove arterie nazionali o del miglioramento delle strade regionali, la Svizzera ha molto da invidiare a gran numero di paesi europei, americani e anche al Giappone.

## Les autoroutes en Suisse: de lentes réalisations et beaucoup de projets

ingénieur en chef, M. Dubochet, qui a contribué pour une bonne part au succès de l'entreprise et grâce à des circonstances extérieures impérialistes comme l'Exposition Nationale de Lausanne.

Il n'était pas besoin de posséder beaucoup d'intuition pour deviner que la main-d'œuvre poserait des problèmes, que le financement s'accompagnerait d'études approfondies, que l'achat des terrains ressemblerait à un casse-tête chinois, enfin qu'il serait impossible de mettre tout le monde d'accord, l'intérêt général et les intérêts privés ne faisant pas toujours bon ménage!

Il a fallu, toujours pour ce secteur de 60 km, plus d'années pour les discussions que pour les travaux. Pendant ce temps, l'Italie réalisait en huit ans les 753 km de l'autoroute du Soleil et l'Allemagne se dotait d'un axe nord-sud, l'Hafraba, qui relie Hambourg à Bâle, soit quelque 850 km. De Bâle à la frontière italienne: rien. Ou plutôt si, des projets. Or, la Suisse, qui inventa le tourisme, qui cherche à développer ses échanges, porte depuis plus d'un siècle le surnom de plaque-tournante de l'Europe.

L'autoroute Genève-Lausanne est prolongée, autour de la capitale vaudoise, par une voie de raccordement qui s'arrête à la route de Berne, et qui, dans quelques années, aboutira à celle du Simplon. Malheureusement, ces dix kilomètres supplémentaires d'autoroute ne comprennent qu'une seule chaussée à trois voies. Tout a été prévu pour en faire une véritable autoroute, dite de première classe, mais ce sera... pour plus tard.

Tous les efforts du bureau cantonal des autoroutes en terre vaudoise sont maintenant portés sur l'artère Lausanne-Villeneuve, étape la plus importante de la liaison routière avec le Simplon. Hélas, à l'heure où nous écrivons ces lignes, les Chambres fédérales n'ont pas encore accordé les crédits. Elles luttent avec raison contre l'augmentation du coût de la vie et la pénurie de main-d'œuvre mais oublient peut-être qu'elles ont à décider d'un ouvrage dont la nécessité égale l'urgence. De Vevey à Montreux et Villeneuve, l'actuelle route est devenue une rue qui s'étire de feux rouges en feux verts, sur près de 15 km.

La tâche est compliquée par un chapelet de hautes collines aux flancs plus ou moins abrupts et de constitution géologique instable. Les autorités ont opté pour une solution de deux ponts parallèles en balcons qui ne défigureront nullement le paysage et qui supprimeront le grand trafic sur la route cantonale. Il faudra attendre 1970 — si tout va bien! — pour que les automobilistes puissent, par le moyen de cette corniche artificielle, passer en une petite vingtaine de minutes de Lausanne à la plaine du Rhône.

A Genève, les soucis sont d'un autre ordre. Les ponts qui enjambent le Rhône sont devenus trop étroits, trop peu nombreux. L'élargissement du pont du Mont-Blanc ne

constitue qu'un pis-aller. De plus, il ne suffit pas de réaliser l'unité de la cité par-dessus le fleuve qui la traverse. La population de la rive gauche, la plus nombreuse, doit pouvoir atteindre facilement l'autoroute de Lausanne. C'est pourquoi des projets sont à l'étude de ponts et de tunnels coupant le lac de Genève. Il existe, en gros, trois projets divisés chacun en deux variantes, pont et tunnel: en aval, aux limites même de la ville; un peu plus au nord, entre deux régions suburbaines très fréquentées; en amont, au milieu du Petit-Lac. C'est vraisemblablement la solution intermédiaire qui sera retenue car elle offre l'avantage aux automobilistes venant de Lausanne de se rendre directement sur l'autre rive.

Le tracé choisi, un problème restera à résoudre: tunnel ou pont? La réponse est (peut-être) pour demain. Il est encore trop tôt pour s'exprimer sur la valeur architecturale et urbanistique de ces projets dont quelques-uns semblent révolutionnaires, notamment celui de l'immense pont suspendu en amont qu'a dessiné un ingénieur allemand.

La Suisse alémanique comble petit à petit son retard et le secteur Berne-Zurich de la transversale sud-ouest nord-est est en travaux sur de nombreux tronçons. Quelques kilomètres sont même déjà praticables. Pour améliorer les relations entre le nord et le centre du pays, le tunnel du Bülchen, long de 3,5 km est en pleine réalisation. Il rompra l'isolement dont souffre injustement la région bâloise. Au Tessin, où l'on a la nostalgie des magnifiques autoroutes italiennes, la traversée du lac de Lugano sera bientôt, nous le souhaitons, un plaisir! On s'est rallié à une solution hardie qui ajoute à la grandeur du paysage.

Partout où une autoroute ne s'impose pas dans l'immédiat, on corrige, on améliore, témoignant d'une bonne volonté qui se révèle parfois insuffisante. Pour contourner la charmante petite ville de Morat, par exemple, on a construit une route faite de courbes et de croisements qu'il a fallu bientôt planter d'écriteaux « 60 » afin d'y réduire le nombre des accidents! On se consolera de cette petite erreur en songeant au secteur d'autoroute Lausanne-Berne (desservant Morat) qui ne sera sans doute inauguré qu'en... 1980. On constatera alors que, malgré d'importantes améliorations aujourd'hui achevées, on a une fois de plus vingt ans de retard.

A l'étranger, chez nos voisins du nord et du sud, en Hollande et en Belgique, aux Etats-Unis et même beaucoup plus loin, en Amérique du Sud, au Japon, en Australie, sans parler de plusieurs pays communistes, on a moins hésité qu'en Suisse et on a construit plus vite. Ainsi, la Suisse s'est laissée distancer. Quelle que soit la conjoncture économique, ce n'est par conséquent plus le temps des attermoissements.

Henri-F. Berchet

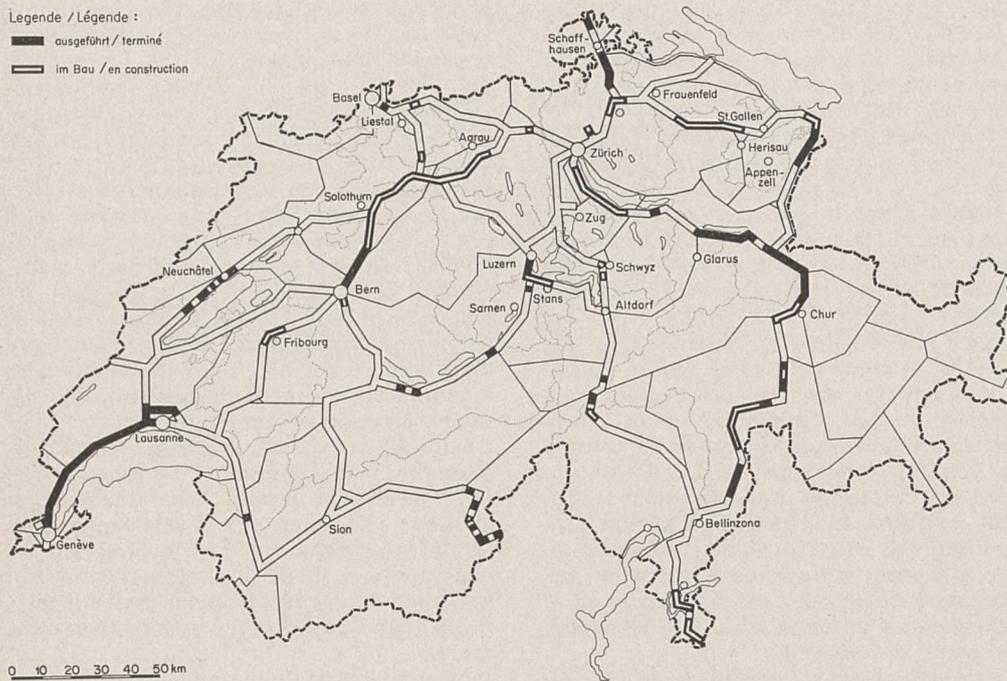
Un proverbe, sans doute vieux comme le monde, dit qu'il faut se hâter lentement. Je ne serais pas étonné que l'auteur de cette sage maxime fût un sérieux Helvète aux bras noueux! Et pourtant... Nos ancêtres et même nos pères ont fait preuve d'un esprit de décision dont il ne nous reste guère que le souvenir. Les chemins de fer et surtout les tunnels, les plus longs du monde à l'époque, eurent leurs pionniers, esprits vaillants et décidés. Nous ne citerons que le nom du Genevois Louis Favre, promoteur et réalisateur du tunnel ferroviaire du Saint-Gothard.

Certes, le nouveau tunnel routier du Grand-Saint-Bernard doit beaucoup à un homme d'action, Maurice Troillet, l'un des rares magistrats de sa génération qu'animait la volonté de créer. Mais cette génération vient d'entrer dans le passé. Aujourd'hui, on pèse le « pour » et le « contre », on hésite, et finalement, on remet au lendemain. C'est au siècle des relations planétaires et des progrès les plus fabuleux que la Suisse — si l'on en juge en feuilletant son histoire — bat ses propres records de prudence. Timorée, elle craint de voir trop grand et pour cela voit trop petit.

C'est à l'ère des autoroutes qu'elle s'est révélée sous son vrai jour. Le secteur Genève-Lausanne de la grande transversale sud-ouest nord-est reliant la capitale genevoise aux rives du lac de Constance illustre nos critiques mieux que de longues dissertations. Il en fut question dès l'après-guerre, à une époque où le réseau des routes principales accusait déjà un retard considérable. L'inauguration n'eut lieu qu'en 1964, grâce à des travaux rondement menés par un

Legende / Légende :

- ausgeführt / terminé
- im Bau / en construction



Tel était l'état des réalisations en juillet 1964. Tels étaient, un mois plus tard, les projets composant le plan suisse des autoroutes. Ces deux cartes montrent qu'il reste beaucoup à faire bien que l'on soit décidé à se contenter d'un minimum.

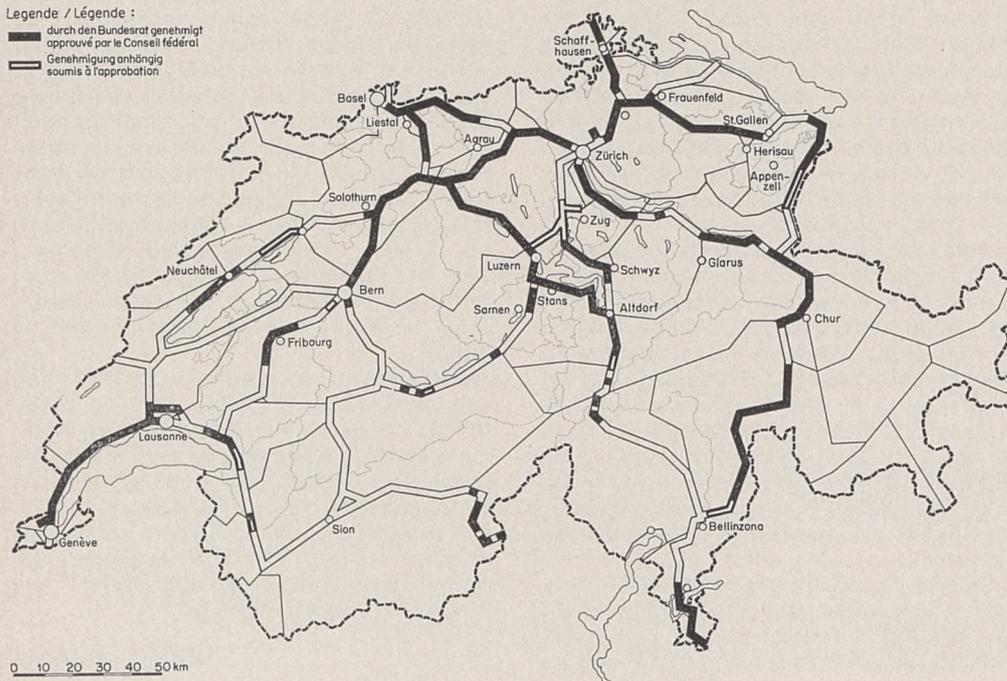
Die 1. Karte zeigt die Realisation im Juli 1964. Die 2. Karte zeigt den Entwurf einen Monat später. Die Projekte bilden den Schweizer Plan der Autobahnen.

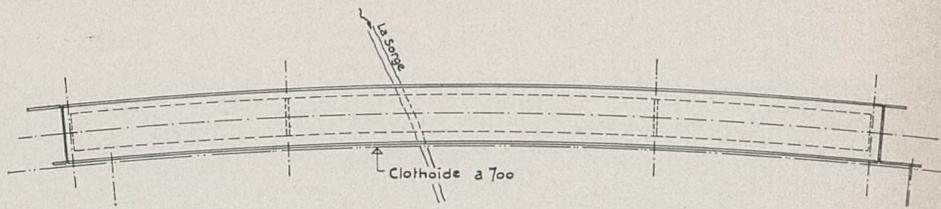
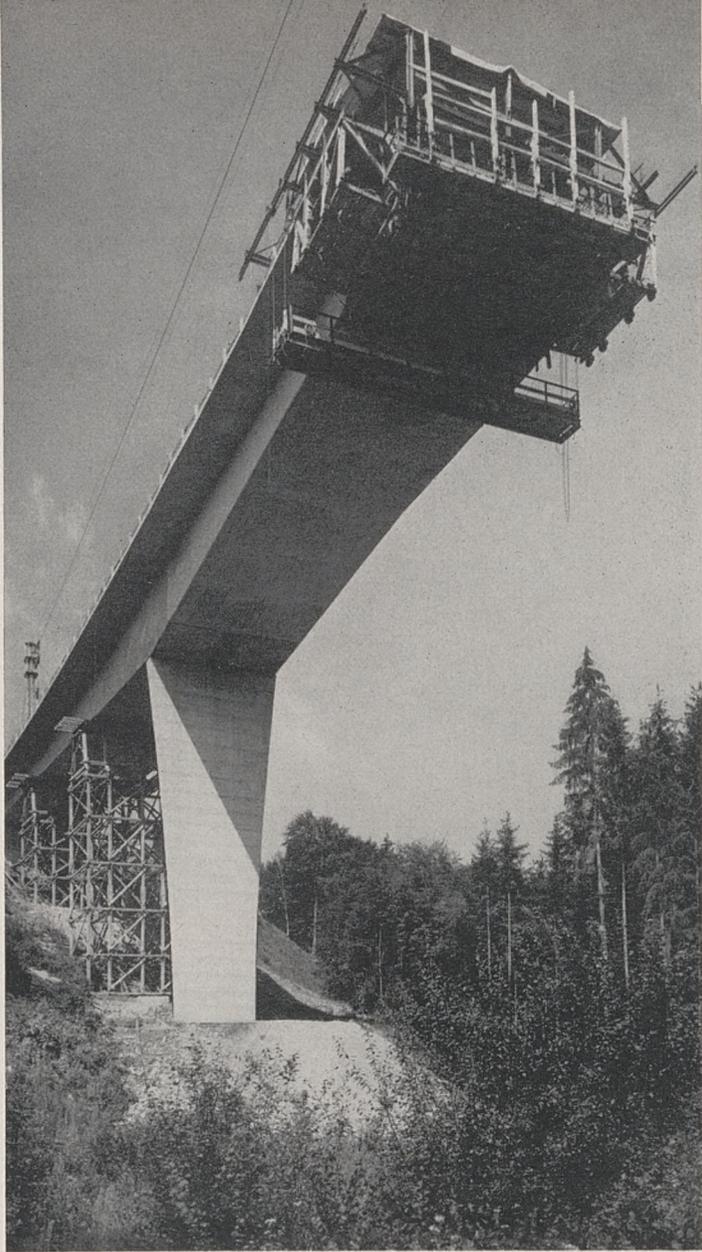
Diese beiden Karten zeigen, daß noch viel gearbeitet werden muß, obwohl man schon mit einem Minimum zufriedengestellt wäre.

1. Work completed in July 1964. 2. One month later the whole Swiss motorway network as projected. These two maps show that much remains to be done, even though a minimum was decided on at the outset.

Legende / Légende :

- durch den Bundesrat genehmigt / approuvé par le Conseil fédéral
- Genehmigung anhängig / soumis à l'approbation

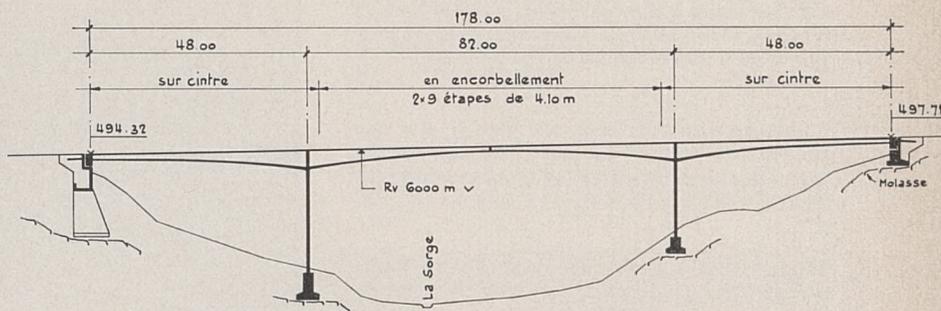


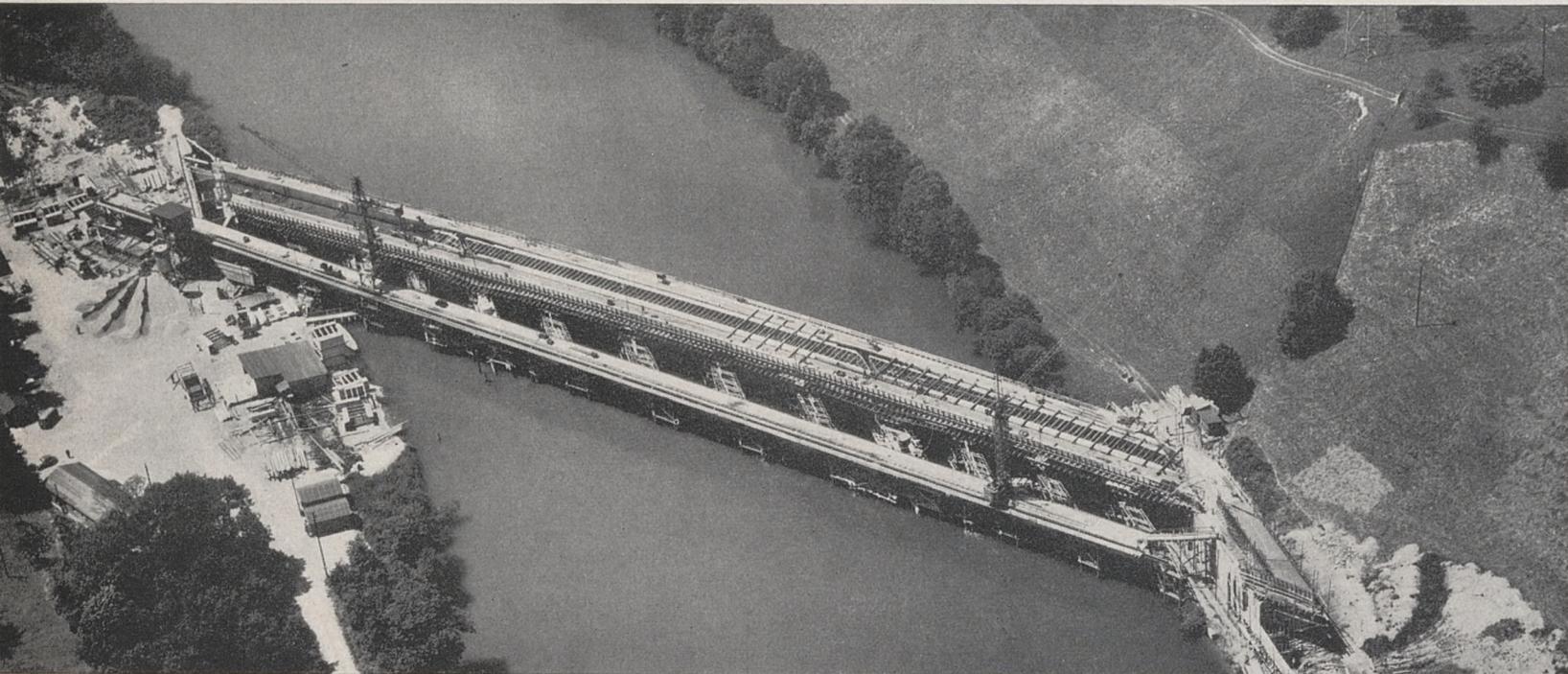


Pont sur la Sorge, appartenant à l'autoroute de contournement qui borde Lausanne à l'ouest et au nord. Nos illustrations: en construction, achevé, coupe en long. J. C. Piguet, ingénieur.

Die Brücke über die Sorge gehört zur Umgehungsautobahn, die Lausanne-West und -Nord einschließt. Unsere Illustrationen: In Bearbeitung, fertig, Schnitt in der Länge. Ing. J.C. Piguet.

Bridge over the Sorge on the Lausanne by-pass which circles the city to the west and north. Illustrations: under construction, completed, long section. J. C. Piguet, engineer.





▲  
 Pont en construction sur l'Aar, aux environs de Wangen, sur le tracé du secteur Berne-Zurich. Ce pont sera d'une longueur de 200 mètres.

Brückenkonstruktion über die Aare in der Umgebung von Wangen auf dem Plan des Sektors Bern-Zürich. Diese Brücke wird eine Länge von 200 m haben.

Bridge under construction over the Aar, near Wangen, for the Bern-Zurich sector. It will be 650 ft. long.

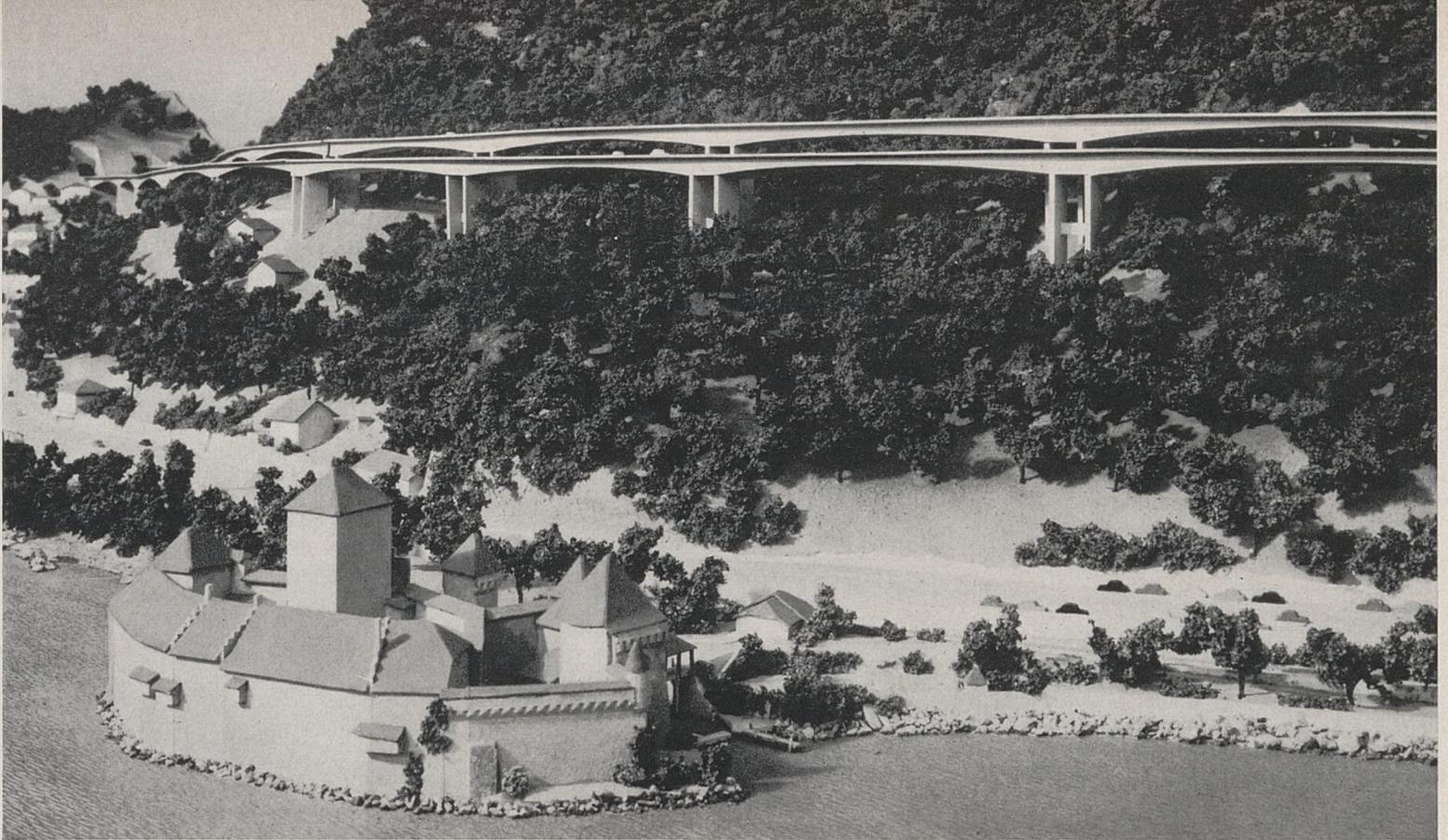
Photos: M. Vulliemin, Comet, Y. Debraine

►  
 L'échangeur d'Ecublens, aux portes de Lausanne, qui commande les relations routières entre Genève, Lausanne, Neuchâtel et Berne.

Das Verkehrszentrum von Ecublens im Umkreise von Lausanne ist führend für die Straßenverbindungen zwischen Genf, Lausanne, Neuchâtel und Bern.

The Ecublens 'clover leaf' on the outskirts of Lausanne, which channels traffic between Geneva, Lausanne, Neuchâtel and Bern.





Les deux ponts parallèles qui serviront d'auto-  
routes dans la région Montreux-Villeneuve. Au  
bord du lac, le château de Chillon. Ce projet, qui  
a été définitivement adopté, est dû à M. Jean-  
Claude Piguet, ingénieur.

Zwei Parallelbrücken, die als Autobahnen in  
Richtung Montreux-Villeneuve dienen werden.  
Am Seeufer das Schloß von Chillon. Das Pro-  
jekt, endgültig angenommen, ist ein Entwurf des  
Ing. Claude Piguet.

The parallel bridges which will carry the motor-  
way in the Montreux-Villeneuve sector. On the  
lakeshore, the Château of Chillon.  
J. C. Piguet, engineer.

Maquette de l'entrée du tunnel de Melide, Tessin,  
en construction. Rino Tami, architecte.

Modell der Einfahrt des Tunnels von Melide, Tes-  
sin. In Bearbeitung. Architekt: Rino Tami.

Model of the entrance of the Melide tunnel, Tes-  
sin, now under construction. Rino Tami, architect.

