



JEAN-LOUIS
BIERMANN

UN HOMME DE PASSION

JEAN-LOUIS BIERMANN

UN HOMME DE PASSION

•

45 ans
au service de la gestion de la circulation routière

Gladys Bigler

PRÉFACES

1912, 1954, 1979, 2009...

Quatre dates-clés qui tracent un parcours exceptionnel, et qui, en quasiment un siècle, ont vu passer les questions de mobilité d'une notion « très secondaire » à une « préoccupation majeure », qui modèlent notre vie de tous les jours.

Replaçons-nous dans le contexte des années 50-60, dont le caractère du « tout à la voiture » nous fait aujourd'hui sourire : les soucis étaient de promouvoir une mobilité (surtout en voiture) présentant les meilleures garanties de sécurité, de fluidité, de développement et de progrès. Rien ne semblait arrêter la construction de routes et de parkings. Aujourd'hui, on parle surtout de maîtrise, de transfert modal, de changements de comportement, comme si notre génération se devait de corriger les excès planifiés par les générations précédentes...

Mais pour nous, troisième génération de responsables du bureau Transitec (ex-Biermann), l'héritage ne se situe pas dans la nature des projets qui ont pu être menés durant plusieurs décennies, mais bien dans la passion qui les a animés et dans les méthodes d'analyse qui permettent de les consolider.

Hier, des nouvelles routes et des nouveaux parkings, aujourd'hui des lignes de tramways, des planifications directrices pour la mobilité douce ou des plans directeurs multimodaux. Les contextes changent, bien sûr, mais le mouvement lancé par Jean-Louis Biermann était juste : travailler de manière très pragmatique, garantir un lien fort avec le territoire, encourager le travail multidisciplinaire et surtout, persévérer dans le travail de qualité en accordant une très grande importance à la rigueur méthodologique et à l'inventivité.

Le monde des déplacements est de plus en plus complexe. Confiné à des spécialistes durant de nombreuses décennies, il descend aujourd'hui dans l'arène publique et s'invite à toutes les tables de discussion. Chacun veut des routes plus fluides, des transports plus respectueux de l'environnement, davantage de zones piétonnes et d'aménagements cyclables, des transports collectifs plus efficaces.

Pour un bureau d'études comme le nôtre, être en mesure de s'appuyer sur une histoire et un riche savoir-faire représente un atout inestimable. Perpétuer et entretenir au maximum l'esprit pionnier de Jean-Louis Biermann nous renforce dans nos recherches de solutions.

Jean-Louis Biermann a entamé de manière courageuse un métier auquel personne ne croyait en Suisse et en Europe. Mais qui, aujourd'hui, imaginerait un monde où les transports ne seraient pas planifiés et où les problèmes de circulation seraient laissés au hasard des écoulements dans les rues et sur les routes ? L'importance qu'a prise cette planification des déplacements justifie qu'on s'attarde quelque peu sur le parcours de l'un de ses pionniers en Suisse. Jean-Louis Biermann a bientôt rempli un siècle entier, cela mérite bien quelques pages...

Francis Caucheteux, Jean-Marc Dupasquier et Sylvain Guillaume-Gentil

Directeurs de Transitec Ingénieurs-Conseils SA

«Où es-tu allé cette semaine ? Qui as-tu vu ? Que t'a-t-il dit ? Et toi, que lui as-tu dit ?»

Lorsqu'on croise Jean-Louis Biermann, c'est à ce genre d'interrogatoire serré que l'on doit faire face. Il n'y a là, bien évidemment, aucune curiosité malsaine, mais un intérêt réel, profond pour la personne interrogée, pour le sujet ou le lieu d'actualité, en liaison avec le métier d'ingénieur en transport ou avec le bureau...

Ces petits instants de vie illustrent bien la personnalité de Jean-Louis : son esprit toujours en éveil, sa passion intacte, sans oublier son grand sens de l'humour. Tous les ingrédients pour mieux comprendre sa belle longévité !

Quand on dit que le travail conserve, Jean-Louis en est une parfaite démonstration et ce n'est pas son parcours professionnel, largement détaillé plus loin, qui nous contredira. Des études à Zurich, un travail à Berne, une post-formation aux Etats-Unis, pour aboutir, en 1954, à la création d'un des premiers bureaux européens spécialisés dans le domaine de la circulation.

Il fallait anticiper le besoin, créer une clientèle, dessiner les contours d'une nouvelle profession, en un mot il fut un pionnier !

Puis, en tant que parfait patron de PME, il sut s'entourer de collaborateurs compétents et complémentaires, s'adapter aux graves aléas de l'économie (la crise du pétrole), ouvrir de nouveaux marchés, s'exporter en France, en Grèce, en Tunisie... Le travail conserve; l'ouverture sur le monde, la passion et la ténacité aussi !

C'est ainsi qu'il est arrivé, en 1979, en magnifique forme à l'âge de la retraite, et même au-delà, pour passer le témoin. Même si le bureau n'occupait plus que cinq personnes, le potentiel, dans le cadre de cette nouvelle profession, l'ingénierie des transports, était bien là. La « succession » ne s'est pourtant pas faite toute seule; il a fallu discuter, proposer, évaluer, négocier... Quelle époque !

30 ans après, la passion de Jean-Louis Biermann, à 97 ans, est toujours intacte. A beaucoup, il aura transmis cette passion, mais aussi l'art de notre métier, l'écoute et le respect des clients. Pour tout cela, et plus encore, nous lui disons, simplement, MERCI !

Les Philippe (Blanc et Glayre)
Fondateurs de Transitec Ingénieurs-Conseils SA,
le 30 octobre 1979

UNE ENFANCE PRÉDESTINÉE

Heureuse enfance que celle de Jean-Louis Biermann* qui voit le jour le 16 décembre 1912 au Mont-sur-Lausanne dans une famille d'intellectuels bourgeois.

Son père, Charles, est professeur de géographie aux universités de Lausanne et de Neuchâtel, quant à sa mère, Isaline, elle se consacre au bien-être de sa famille.

Et que fait un enfant dont l'environnement est constitué de feuilles blanches, de cartes de géographie et de plans de villes ? Je vous le donne en mille. Il dessine. A douze ans déjà le jeune Jean-Louis s'invente des pays utopiques et imagine, crayon à la main, des réseaux routiers et ferroviaires. Son père qui rentre d'un voyage d'études en Hollande rapporte dans ses bagages quantité de plans de villes qui serviront bientôt de base d'inspiration à Jean-Louis .

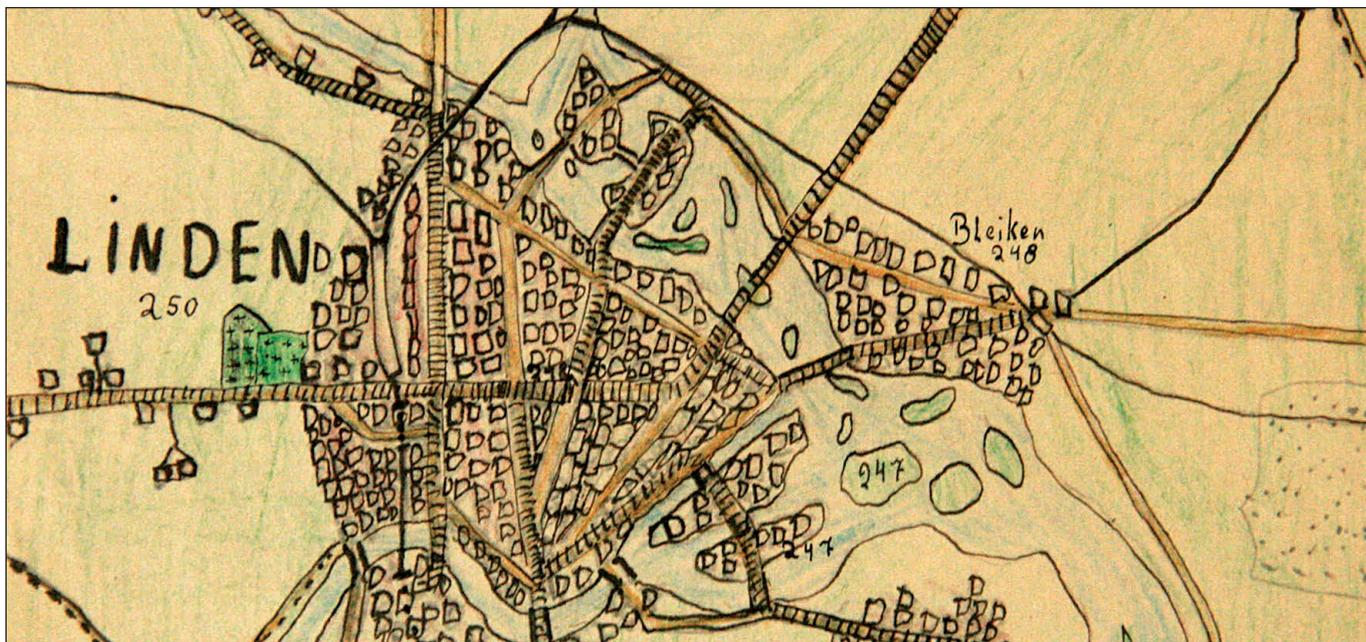
Sa voie était toute tracée.

A l'adolescence il songe à devenir ingénieur topographe mais il se rend très vite compte que ce qui l'intéresse ce ne sont pas tant les cartes de géographie mais ce qu'on met dessus... le réseau routier et les voies de circulation. Déjà !

Quelques années plus tard, muni d'un baccalauréat du gymnase cantonal de Lausanne, le jeune homme s'inscrit à l'École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) pour y étudier le génie civil et en particulier la conception et la construction de réseaux routiers et ferroviaires. Il y suit les cours du Professeur Thomann, premier titulaire de la chaire de génie civil dans l'histoire de l'EPFZ.

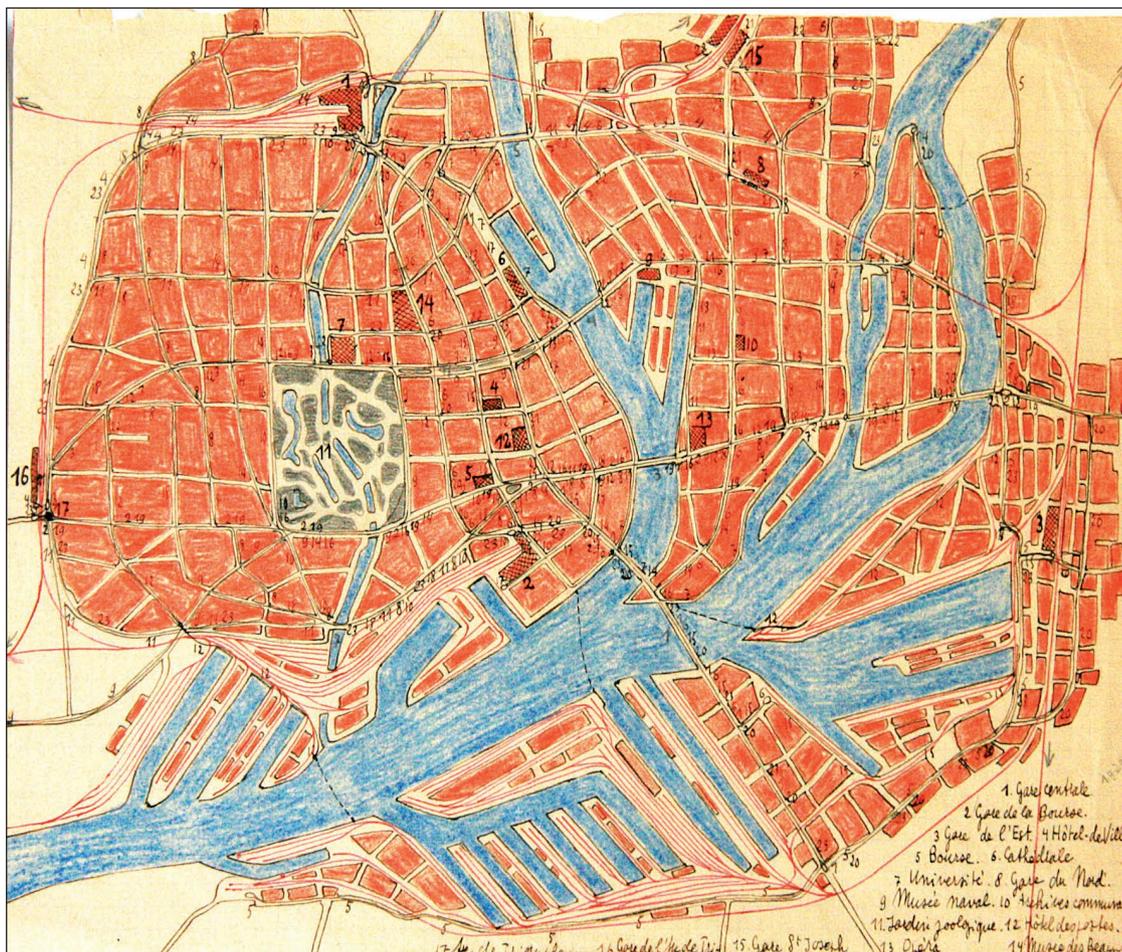
L'ancien étudiant se souvient de ce professeur passionné de construction ferroviaire qui n'accordait que peu

** Par souci de simplification, on remplacera à plusieurs reprises le nom de Jean-Louis Biermann par ses initiales: JLB*



Plan de ville imaginaire : un dessin de Jean-Louis Biermann enfant

Ce que j'ai fait à 12 ans, je l'ai fait toute ma vie...



d'intérêt et de temps à la construction routière. Néanmoins, il s'intéressait aux nouveaux revêtements bitumineux et pour ce faire, il avait monté, dans les combles du Poly, un petit laboratoire qui sentait le goudron, dans lequel les jeunes gens s'essayaient à des mélanges divers dont les résultats furent ensuite brevetés et commercialisés. Les prémices d'une relation toujours plus étroite entre les hautes écoles et l'économie !

En mai 1936 Jean-Louis Biermann brandit fièrement devant sa famille son diplôme d'ingénieur civil.

Il a alors 24 ans.

Ambitieux et volontaire, il n'a pas choisi la facilité en s'exilant à Zurich pour y étudier dans une langue qui n'est pas la sienne.

Le pressentait-il déjà ?

Ce choix et la connaissance de la langue de Goethe vont positivement orienter sa carrière et la place que l'homme occupera à l'avenir sur le plan fédéral comme ingénieur de référence pour le réseau routier suisse.

DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À CELLE DES PISTES DE SKI

1938 : 1 véhicule à moteur pour 38 habitants et déjà annuellement 20'000 accidents de la circulation avec 12'000 blessés et 600 tués.

La SUVA qui est la plus grande assurance-accidents obligatoire de Suisse s'associe aux autres sociétés suisses d'assurance-accidents pour créer une division « sécurité routière » au sein du tout nouveau Bureau suisse de prévention des accidents à Berne (BPA). C'est tout naturellement à Jean-Louis Biermann que l'on fait appel d'abord comme collaborateur technique et puis très rapidement pour prendre les rênes de cette division.

Sur les routes, tout reste à faire en matière de prévention.

En ces années d'avant-guerre, les seules règles applicables sont : circulation à droite, dépassement par la gauche, priorité de droite aux intersections. Les îlots, les refuges, les marquages, les voies de présélection, les signaux lumineux, les voies prioritaires n'existent pas. Les principes de gestion de la circulation sont encore à inventer. Le jeune ingénieur s'attelle à cette tâche tout en gravissant, en parallèle, les échelons d'une carrière militaire nourrie par six années de guerre et de mobilisation. Son père lui avait donné le goût de la montagne, une passion qui ne l'a jamais quitté. Il a fait ses premières armes

en 1932 dans l'infanterie de montagne pour être promu capitaine et adjudant de régiment en 1945.

De retour à Berne, les derniers bruits de bottes estompés et la casquette d'officier provisoirement rangée au placard, la principale difficulté pour JLB fut dès lors de concevoir des règles pour une circulation qui n'existait plus.



Un passage pour piétons bien marqué et signalé (1944)

Anticiper

Comme l'écrit en 1944 Emile Joho, directeur du Bureau d'études pour la prévention des accidents à Berne dans *La Route et la circulation routière* :

« On ignore encore le caractère et l'intensité de la circulation d'après-guerre, mais on admet généralement que celle-ci se développera prodigieusement ».

L'on prévoit que dans les pays avoisinants, les nombreuses fabriques qui construisent à la chaîne des véhicules militaires

vont devoir se reconvertir à la fabrication en grandes séries de véhicules automobiles, favorisant par tous les moyens le développement de la circulation routière à moteur.

La Commission d'experts de l'Inspection fédérale des travaux publics estime à cette époque que le nombre de véhicules à moteur atteindra rapidement une limite de saturation de 200'000 soit une voiture pour 20 habitants. Il faut donc anticiper.

Circulation sûre et fluide

En se fondant sur l'étude systématique des dossiers d'accidents des années d'avant-guerre, JLB put peu à peu jeter les principes de base de la gestion d'une circulation sûre et fluide : implantation de giratoires aux carrefours, amélioration de la visibilité aux intersections, création de voies de présélection, de pistes cyclables pour la sécurité des vélocipédistes, de marquages, de signalisation, etc.

A cette époque-là aucun principe d'organisation de la circulation n'était enseigné en Europe.

Du bitume à la neige

Cet homme aux intérêts multiples ne manquait pas d'idées.

Outre la sécurité sur la route, son travail au BPA le conduisit à se préoccuper de la sécurité sur les pistes de ski.

Cela tombait bien ! Skieur émérite, sportif et actif au sein de la Fédération suisse de ski, l'ingénieur spécialiste en sécurité routière se sent dans son élément sur les pistes.

C'est alors qu'il imagine de transposer le balisage et les mesures de sécurité routière en montagne : « Pourquoi ne pas améliorer l'état des pistes, aménager les passages par trop scabreux, éliminer les obstacles imprévus, élargir certains tournants, créer de nouvelles pistes pour décharger celles qui sont fréquentées, organiser même des sens uniques ! » (sic)

Poursuivant sur sa lancée, JLB imagine de placer des signaux d'avertissement sur les pistes à l'instar de ce qui se fait sur la route et de proposer la création de brigades de patrouilleurs de piste.

Parallèlement, il décide de donner de la couleur à la montagne et propose - trait de génie - de différencier les pistes de ski en fonction de leur degré de difficulté.

C'est alors que naissent les pistes noires, rouges et bleues. Une fois de plus Jean-Louis Biermann fait œuvre de pionnier.

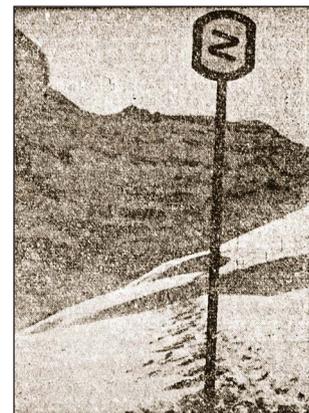


Plus tard, la Fédération Internationale de ski (FIS) adoptera ces normes de sécurité pour l'Europe entière.

« J'avais des idées, il fallait les lancer ! »



Premiers signaux de balisage sur les pistes de ski dans la région de la Jungfrau-Grande Scheidegg en 1944.



L'AVENTURE AMÉRICAINE

Mission d'experts de l'OCDE

En 1954 JLB saisit à nouveau sa chance en participant durant deux mois à une mission d'experts (ingénieurs et officiers de police) envoyée aux Etats-Unis par l'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économique.

Pour lui, il s'agit de vérifier la justesse de ses vues en matière de gestion du trafic et de comparer ces principes avec ceux institués aux Etats-Unis. A cette époque, les Etats-Unis étaient le seul état au monde à disposer d'une réglementation de la circulation un tant soit peu organisée.

Cette année marque un tournant dans la carrière de Jean-Louis Biermann.



Densité et uniformité de la circulation: aux heures de pointe, il passe plus de 8'000 véhicules par heure sur ce tronçon de la célèbre North Lake Shore Drive à Chicago.

Des voitures de toutes les couleurs

Ce qui frappe l'ingénieur suisse arrivant aux Etats-Unis - outre la couleur fantaisiste des voitures - c'est l'extrême densité de la circulation et aussi son uniformité. Tous les véhicules sont de même construction - américaine -, il y a peu ou pas de motos et les cyclistes sont relégués au rang de piétons. D'ailleurs - pour l'anecdote - les bicyclettes s'achètent, pour la plupart dans les magasins de jouets ! Les autobus et les trains routiers, qui roulent à la même vitesse que les voitures, ne nuisent guère à l'homogénéité du trafic et les vitesses sont strictement limitées.

A cette époque on comptait déjà un véhicule à moteur pour 2,9 habitants.

« Avec ses 45 millions de véhicules automobiles et 10 millions de véhicules industriels et commerciaux, toute la population des Etats-Unis pourrait prendre place sur les sièges avant des véhicules automobiles et se mouvoir en même temps. » JLB

« Dès sa tendre enfance, l'Américain est instruit à vivre en harmonie avec ses concitoyens, à avoir des égards pour eux et à respecter leurs droits et leurs libertés. Cette heureuse disposition d'esprit est particulièrement apparente sur la route où l'Américain passe une partie importante de son existence... » JLB

« L'utilisateur américain est extrêmement, incroyablement patient (...) L'intensité de la circulation rend d'ailleurs bien souvent vaine toute impatience : à quoi bon dépasser le véhicule qui précède puisqu'il y aura quand même toujours un autre véhicule devant. ... » JLB

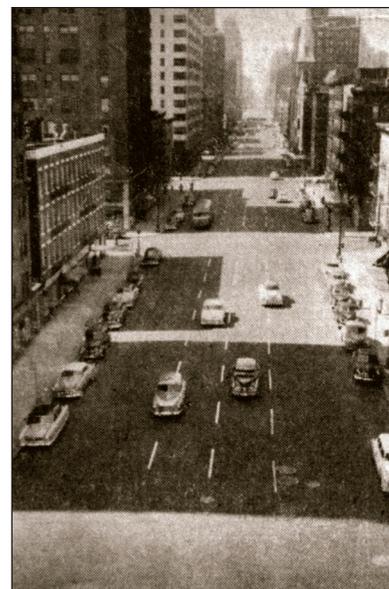
UN VOYAGE FRUCTUEUX

A son retour des Etats-Unis JLB consigne toutes ses observations dans une longue série d'articles parus dans *Touring*, l'organe officiel du Touring Club Suisse, entre septembre 1954 et novembre 1955.

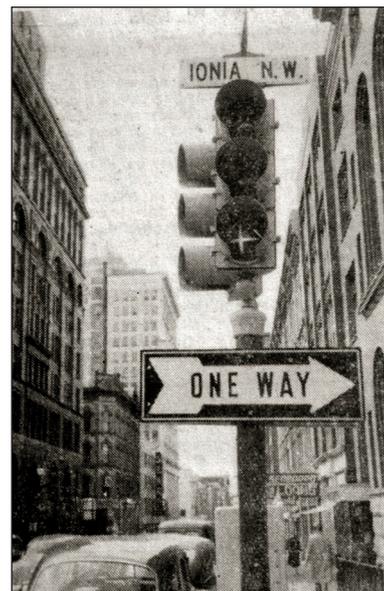
Il y relève notamment avec envie que, grâce à la fluidité et l'uniformité de la circulation, mais surtout au volontarisme et à la discipline des Américains, la sécurité sur les routes est beaucoup mieux assurée que chez nous et cela malgré la densité de la circulation.

Il découvre aussi avec bonheur que la « technique de la circulation routière » ou « Traffic Engineering » est aux Etats-Unis une branche à part entière du métier d'ingénieur; une discipline enseignée dans les universités et autres écoles polytechniques alors que l'empirisme règne en Europe et plus particulièrement en Suisse en matière de trafic routier.

L'anticipation dont font preuve les urbanistes américains qui ne conçoivent plus le développement de leurs villes qu'en fonction de la circulation en se basant sur les exigences prévisibles dans une génération au moins, ravit JLB qui est convaincu qu'en matière de gestion de la circulation il faut travailler en se projetant vers l'avenir.



Une grande spécialité des États-Unis : le sens unique

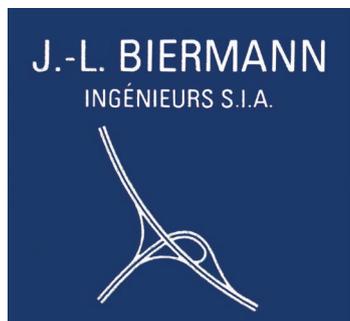


LE SAUT DANS LE VIDE

« Ce que je trouvais le plus beau à Berne, c'était la gare avec les trains directs pour Lausanne... » JLB

Cette boutade que J.-L. Biermann relate encore aujourd'hui montre à quel point il a la nostalgie des rives du Léman. On est en juin 1954.

Fort de son expérience de près de quinze ans auprès du Bureau de Prévention des Accidents et de sa toute nouvelle notoriété, née à la suite de son séjour d'étude aux Etats-Unis, JLB décide de faire le saut et d'ouvrir, au cœur de Lausanne, son bureau d'ingénieurs-conseils :



Désormais il sera son propre patron.

Il le dit lui-même : « Je ne sais si j'ai une âme de chef, mais j'ai toujours été chef ! »

Il est heureux.

Le premier bureau du pays et le deuxième en Europe spécialisé dans l'étude et la solution des problèmes d'aménagements routiers et de transports urbains est né. Non sans difficultés.

A cette époque-là personne, dans les milieux autorisés, ne voyait l'utilité d'un tel bureau. Qu'importe ! Contre vents et marées, JLB suit ses convictions et ses intuitions. L'avenir lui donnera raison.

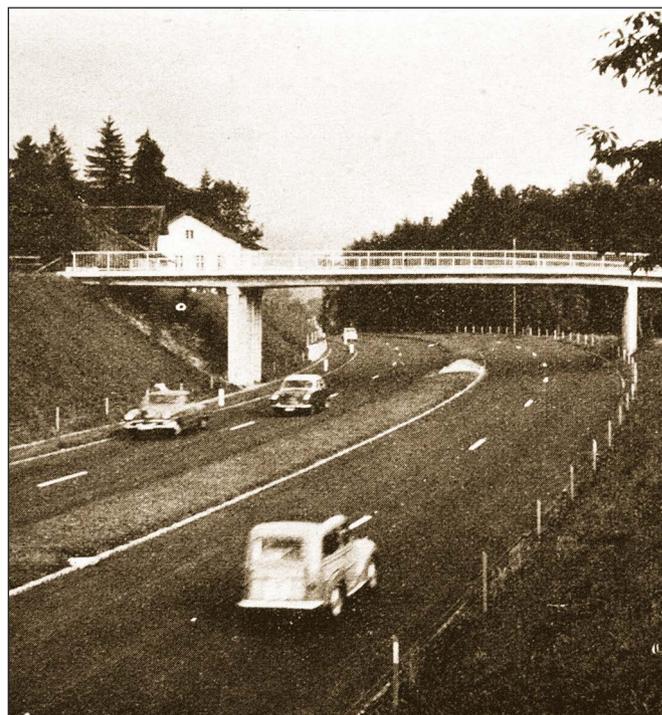
« Il fallait mesurer les risques d'ouvrir un bureau indépendant quand on a déjà à charge une femme, deux enfants et... une voiture ! » JLB

NAISSANCE D'UN RÉSEAU AUTOROUTIER

Création d'une commission fédérale

C'est à ce moment-là que se crée à Berne la Commission Fédérale pour l'étude d'un réseau autoroutier national. JLB fut l'un des rares romands à en faire partie. Sa connaissance du terrain, son réseau de relations et ses compétences sont unanimement reconnus.

La tâche est immense car la Suisse ne compte qu'un seul tronçon d'autoroute entre Bâle et Chiasso (quelques kilomètres dans les environs de Lucerne) et dans ses prévisions, la Commission fédérale planche sur la construction d'un réseau autoroutier de près de 600 kilomètres.



La première autoroute de Suisse, entre Lucerne et Horw, ouverte en 1955

Le premier obstacle à franchir pour la Commission est celui du fédéralisme. Il s'agit dans un premier temps de faire une rocade de compétences entre cantons et Confédération. Un nouvel article constitutionnel prévoit d'attribuer à la Confédération la compétence de fixer et de construire les routes nationales et les autoroutes et bien sûr de garantir leur financement.

L'impatience de JLB est tangible.

Le 26 mai 1956 il écrit dans le *Journal suisse des Garagistes*: « Des autoroutes sont absolument nécessaires dans notre pays. Toutefois, avec le système actuel où la construction des routes dépend uniquement du bon vouloir et de la largeur de vue plus ou moins grande des parlements cantonaux, un travail d'ensemble n'est guère possible... »

Approbaton populaire

Le 6 juillet 1958, le peuple et les cantons adoptent les articles constitutionnels sur les routes nationales donnant à la Confédération toute autorité pour leur construction et leur financement.

JLB est persuadé qu'il n'y a plus de temps à perdre et que la construction du réseau d'autoroutes suisses est l'affaire de sa génération. Lucerne a donné l'exemple avec sa première autoroute, les Grisons suivent.

Jean-Louis Biermann va désormais s'atteler à collaborer activement au tracé du réseau romand.

A fin 1955, la Suisse comptait quelque 550'000 véhicules à moteur auxquels s'ajoutaient annuellement quelque deux millions de voitures étrangères en transit, les prévisions pour 1980 sont de 800'000 véhicules à moteur suisses et un nombre toujours croissant de voitures étrangères.

En réalité les prévisions de la Commission fédérale de planification se révéleront bien en dessous de la réalité puisque le chiffre de 800'000 véhicules a été atteint en 1963 déjà...

« Une autoroute est une route sûre, sur laquelle, à intensité de circulation égale, se produisent jusqu'à dix fois moins d'accidents que sur les autres artères... » JLB

« On estime dans notre pays que la construction d'une autoroute est justifiée lorsque la moyenne journalière des véhicules appelés à l'utiliser dépasse 5'000 véhicules ou atteindra ce chiffre dans les 20 prochaines années... » JLB

1956, la situation en Europe

En Allemagne où l'on compte plus de 2'000 km d'autoroutes en exploitation, 600 nouveaux kilomètres, dont le financement est déjà assuré, vont être mis en chantier.

La Hollande et la Belgique ont déjà un réseau assez étendu et ne cessent d'en construire de nouvelles.

La Suède et l'Italie commencent également la construction d'un réseau qui couvrira tout le pays.

La France qui ne totalise que 70 km d'autoroutes en exploitation, a décidé d'en construire 1'800 au cours des six à dix prochaines années.

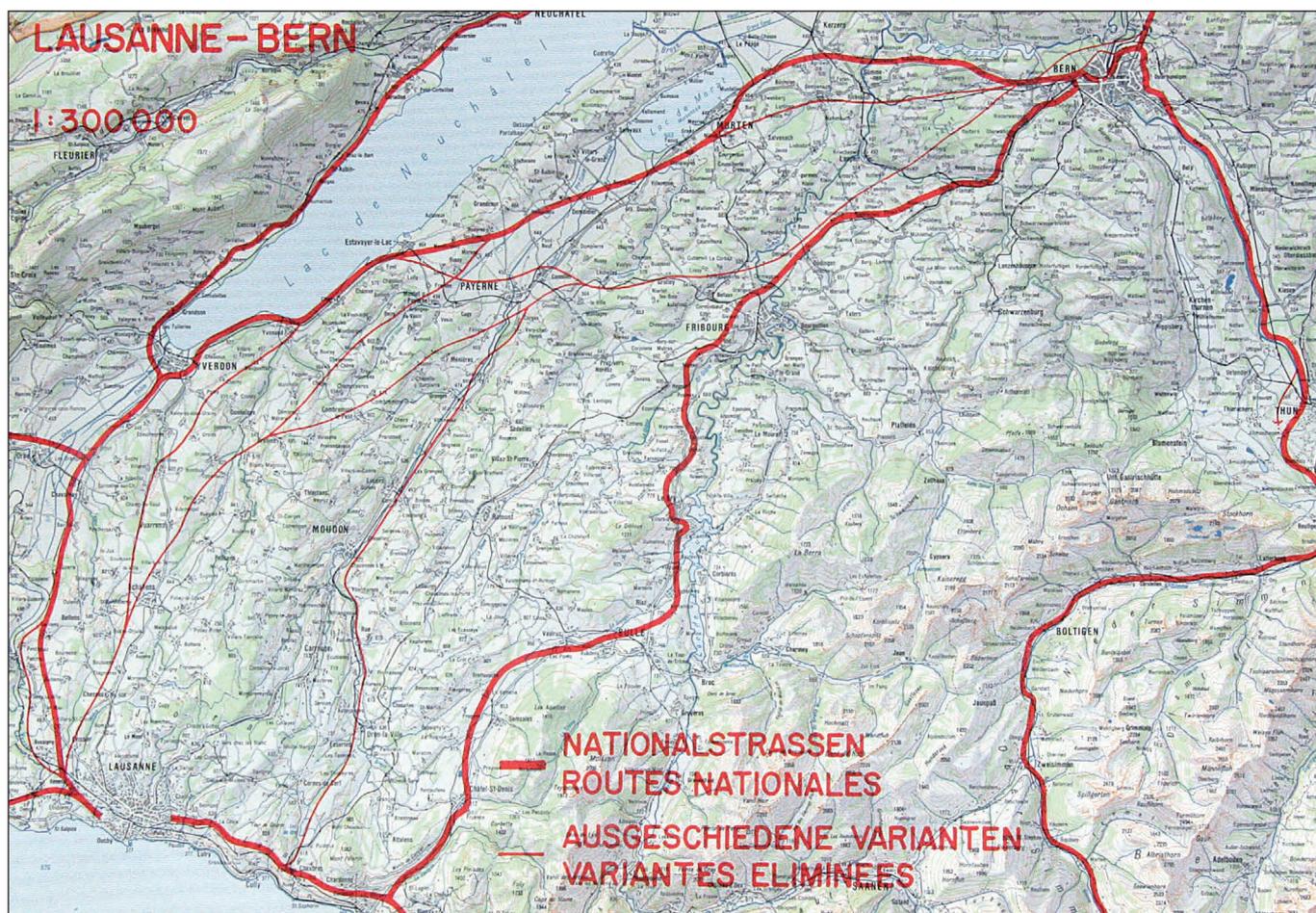
LE BOOM AUTOROUTIER

Un coup d'accélérateur est donné à l'étude d'un réseau autoroutier national. Le bureau Biermann est impliqué à plusieurs niveaux. Outre une collaboration active à l'étude du tracé de l'autoroute Lausanne-Genève, le bureau est chargé de concevoir le tracé d'une autoroute reliant l'ouest lausannois à la plaine du Rhône, au nord de Ville-neuve, en passant par les hauts de Lausanne au-dessus des vignobles de Lavaux. On verra plus tard qu'à l'exception de quelques finesses, c'est le tracé étudié par JLB qui

a été adopté et réalisé pour la A9.

De même, alors que les cantons de Vaud, de Fribourg et la Confédération se disputent et s'enlisent dans les études d'une autoroute unique entre Berne et le Léman, c'est JLB qui lance l'idée de construire deux autoroutes, l'une par Bulle, l'autre par Yverdon. Trait de génie de l'ingénieur lausannois ! La situation est débloquée. Le tracé tel que conçu par JLB est adopté. La structure définitive du réseau routier principal romand est posée.

Là encore, le sens de la géographie de JLB et sa relation pragmatique au territoire lui permettent de voir large.



DE BUREAU EN PME

Développement fulgurant

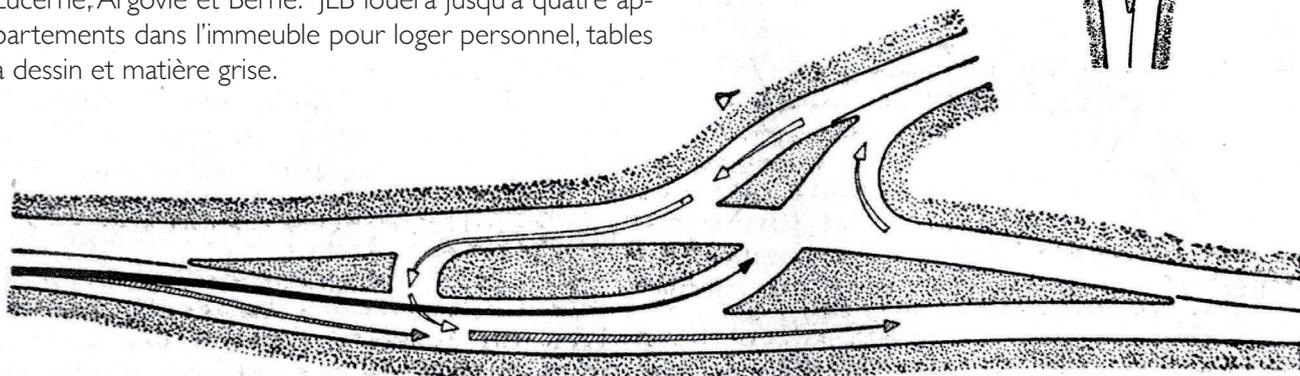
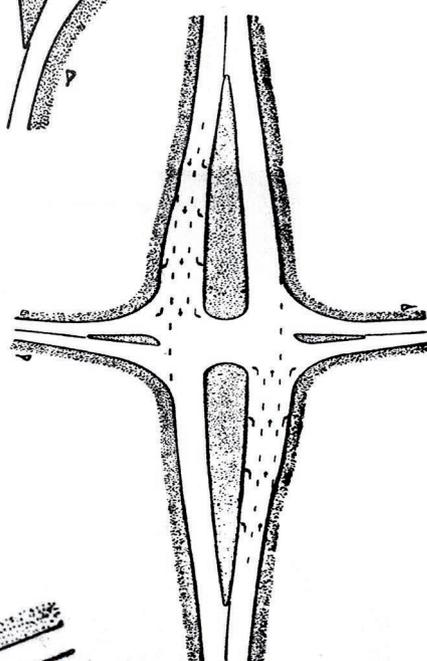
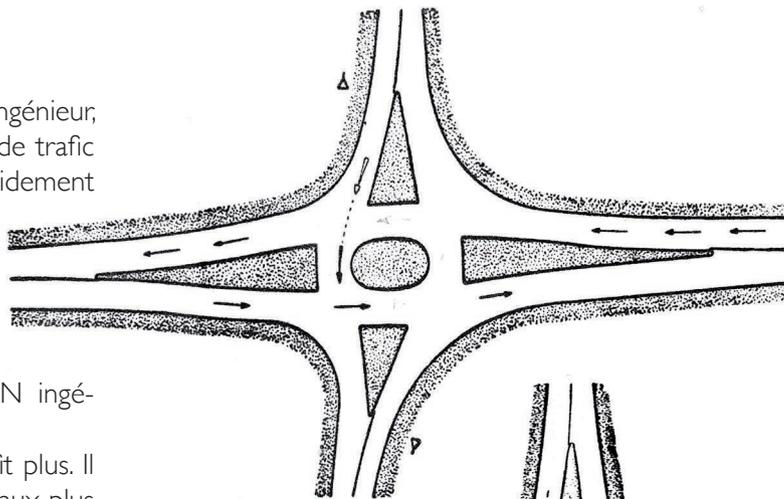
En 1956, Jean-Louis Biermann engage un jeune ingénieur, Gérard Junker, fraîchement diplômé de l'Institut de trafic de New Haven aux Etats-Unis, qui devient rapidement l'éminence grise technique du bureau d'études et qui restera fidèle à JLB durant plus de vingt ans. Le bureau d'ingénieur conseil prend désormais son essor.

A la fin des années cinquante, J.-L. BIERMANN ingénieurs SIA compte 6 employés.

L'unique pièce du bureau de St-François ne suffit plus. Il est temps de prendre ses quartiers dans des locaux plus vastes.

Ce sera au Pavement, à un jet de pierre du domicile de JLB au Mont-sur-Lausanne. Pour peu de temps ! Au printemps 1959, le bureau passe à 9 employés. JLB pose à nouveau ses valises au centre-ville. Le locatif de l'Avenue de Riant-Mont permet au boss d'adapter ses locaux à l'activité expansive du bureau d'ingénieurs-conseils.

C'est à cette époque aussi que le bureau devient bilingue pour répondre aux mandats d'études alémaniques, le long du lac de Zurich, à Zurich même et dans les cantons de Lucerne, Argovie et Berne. JLB louera jusqu'à quatre appartements dans l'immeuble pour loger personnel, tables à dessin et matière grise.



EN MARGE DE L'EXPOSITION NATIONALE DE 1964

Priorité aux problèmes routiers

A la fin des années cinquante, le radical Georges-André Chevallaz est alors syndic de Lausanne.

Ce n'est un secret pour personne que le politicien est un ami personnel de Jean-Louis Biermann. Les deux hommes ont servi dans la même compagnie et fait toute la « mob » ensemble. Outre l'amitié, ils partagent une même identité de vue concernant les problèmes routiers du moment. Ils formeront un tandem complémentaire, l'un en matière de lobby politique et l'autre comme ingénieur-conseil.

G.-A. Chevallaz est convaincu que la Suisse doit se doter d'un système d'artères nationales de grand trafic.

Parallèlement, il perçoit qu'il convient d'adapter la circulation des grandes villes à la nouvelle situation. Le politicien avait l'habitude de parler de « chirurgie urbaine »

Lausanne au croisement de deux grands axes européens



quand il planchait sur le remodelage de sa ville.

Lausanne, la ville dont il préside les destinées est un cas d'école avec ses rues pentues, la densité de ses artères centrales et commerçantes et sa particularité - plus poétique que pratique - d'être bâtie sur trois collines...

**Il ne reste que cinq ans
avant l'ouverture de l'Exposition nationale.
Il y a urgence !**

Lausanne carrefour européen

A la croisée de grands itinéraires européens, Lausanne doit mériter son rang de nœud autoroutier international : La route principale N° 9 Vallorbe-Simplon est un tronçon d'une des plus grandes voies internationales : la route E-2 Londres-Dijon-Lausanne-Milan-Rimini-Brindisi et la route principale N° 1 n'est autre que la liaison européenne E-4 Lisbonne-Madrid-Genève-Lausanne-Bâle-Hambourg-Copenhague-Stockholm et Helsinki.

J.L. Biermann est convaincu qu'avec le développement des échanges internationaux, qu'ils soient économiques ou touristiques, l'importance de ces routes européennes ne peut que s'accroître.

Il s'agit de créer une toile d'araignée autour de la capitale vaudoise de manière à désengorger la ville et permettre un accès rapide d'une autoroute à l'autre.

La précarité de la circulation à certains carrefours, l'absence complète de voies évitant le centre de la ville dans l'axe Genève-Berne et surtout la proximité de l'Exposition nationale qui attirera en 1964 des millions de visiteurs suisses et étrangers dans la région de Vidy obligent les autorités cantonales et communales à envisager une série de travaux importants qui devront être pérennes bien au-delà de l'Exposition nationale.

L'ordinateur au service des routes

C'est à cette époque-là que JLB met au point et à profit un système d'analyse et de prévision des courants de circulation par l'utilisation de calculateurs électroniques. Une technique appliquée à une demi-douzaine de zones urbaines, dont Genève et Lausanne.

Grâce à de savants calculs et recoupements rendus possibles par l'avènement des tout premiers ordinateurs et d'un logiciel mis au point par Marcel Jenni - un ingénieur de la circulation zurichois - on est désormais sorti de l'empirisme en matière de charges de circulation présentes et à venir.

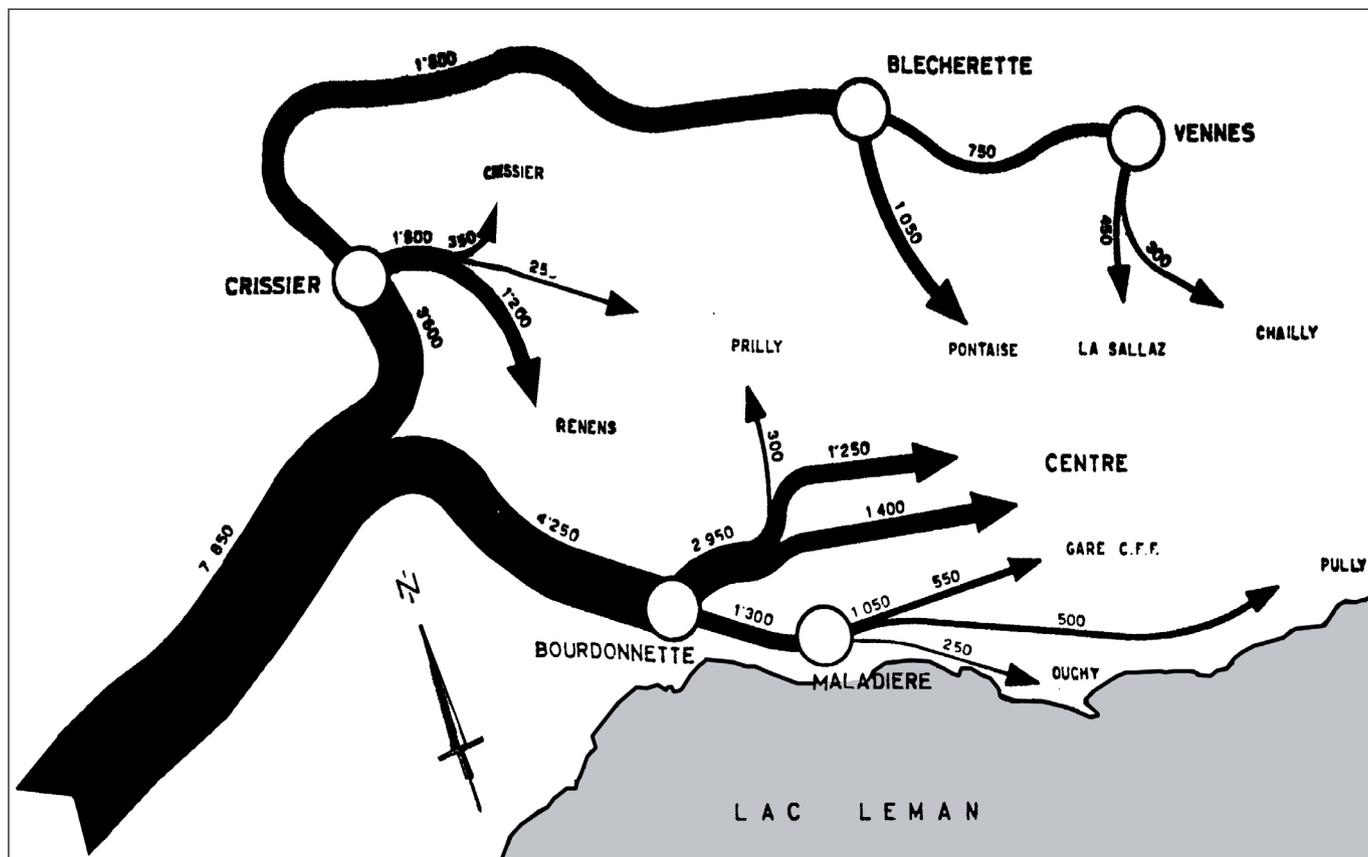
L'émergence des parkings en zone urbaine

Le nombre toujours plus considérable de véhicules privés convergeant vers les villes pose désormais le problème du parage de ces mêmes véhicules.

Le bureau est consulté pour la première fois en 1958 pour la construction d'un parking, celui de Montbenon à Lausanne.

Parallèlement, JLB est propulsé à la tête de la Commission de la circulation et des parkings de la future Exposition nationale pour laquelle on prévoit un trafic de 100 cars et 15'000 voitures les jours de pointe.

Une première pour la Suisse.



1964, schéma de répartition des flux de circulation au sortir de l'autoroute. Les chiffres sont ceux des prévisions pour 1980

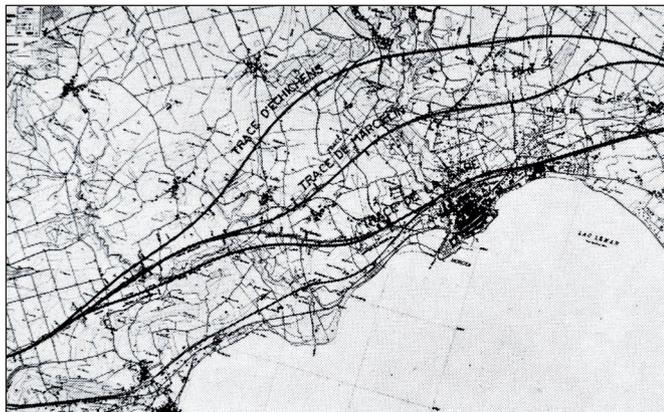
L'AUTOROUTE GENÈVE-LAUSANNE

Un symbole tangible

C'est également la décision, par le Conseil fédéral, d'attribuer à la ville de Lausanne l'organisation de l'Exposition nationale qui donna le coup de fouet décisif pour la construction rapide de l'autoroute Genève-Lausanne. Le conseiller fédéral Philipp Etter émit alors le vœu que la réalisation de ce tronçon soit : « un symbole tangible du travail de notre pays et de sa foi en l'avenir ».

Morges : le nœud gordien.

« La meilleure autoroute est celle qui permet la circulation la plus économique avec des frais de construction encore raisonnables... » Cette profession de foi de JLB, écrite à l'automne 1960 dans un tiré à part du journal *Touring* veut tordre le cou aux arguments des opposants au passage de l'autoroute Genève-Lausanne en ville de Morges par le tracé dit « de la gare ». Il est vrai que la polémique fait rage et que le comité « contre le tracé de la gare » est très actif. Celui-ci veut que l'AI fasse un détour par Echichens afin d'éviter la ville, arguant du fait qu'en passant par la gare, l'autoroute allait couper la cité en deux, sans compter les nuisances de pollution et de bruit dont les Morgiens allaient faire les frais.



Les trois variantes du tracé pour le passage de l'autoroute à Morges



L'arrivée de l'autoroute à la Maladière, fin du chantier

Autoroutes à syndic

« Perte de temps et d'argent pour les automobilistes », rétorque JLB.

Chiffres à l'appui, il argumente avec le ton péremptoire qu'on lui connaît : « N'avons-nous pas dans le canton de Vaud déjà assez de routes sinueuses, nos célèbres « routes à syndic », pour qu'il faille nous payer, à 3'000 francs par jour, une magnifique « autoroute à syndic » ?

Finalement, c'est le tracé de la gare qui l'emporta. Mais le nœud gordien de la traversée de Morges faillit retarder la réalisation de l'autoroute Genève-Lausanne.

L'autoroute fut inaugurée
le 23 avril 1964,
soit quelques jours
avant l'ouverture
de l'Expo.



Mission réussie.

L'Expo 64 fut un immense succès populaire, mais aussi un test grandeur nature réussi en matière de circulation et de parcage « gratuit ».

Une période passionnante pour JLB et son équipe, bien que l'ingénieur avoue ne pas s'être enrichi durant toute cette période tant il fallut aligner de séances de coordination avec tous les acteurs du projet.

Qu'importe ! Le bureau d'ingénieurs-conseils y a gagné en notoriété.



Le pont sur l'Aubonne, vu dans la direction de Genève

PRIORITÉ À L'EST

La fin des bouchons entre Lausanne et Villeneuve.



Les dimanches soirs, avant l'autotoute...

De sa conception à la réalisation, le bureau Biermann participe très activement aux études du tracé de la N9 de Lausanne à Villeneuve qui aboutira ensuite en Valais.

Quelques années plus tard, l'autoroute sur les hauts de Grandvaux



D'aucuns se souviennent des rentrées du dimanche soir, au pas, en traversant les goulets successifs qu'offrait alors la route Villeneuve-Lausanne et inversement.

Les promeneurs du dimanche avaient alors tout loisir d'admirer le château de Chillon et puis les vitrines des boutiques de la cité de villégiature de Montreux ou encore de jouer aux cartes avec les enfants en traversant le carrefour de Bergère à Vevey.

Certains dimanches, la colonne de véhicules refluit jusque dans la ville d'Aigle, faisant sourire, dimanche après dimanche, les téléspectateurs confortablement installés devant leur poste de télévision.



Le viaduc de Chillon, sur l'axe Vaud-Valais.

L'autoroute du Simplon

Dans un article paru dans la *Gazette de Lausanne* fin 1960, JLB rappelle que la route d'évitement des localités de la Riviera était à l'étude depuis 1945 déjà...

Plus tard, l'itinéraire Vallorbe-Simplon fut enfin pris dans le réseau national et l'on commença, dès 1959, à parler d'une autoroute du Simplon.

Dans les années 60, le gros problème pour les ingénieurs était de résoudre la question de la liaison des hauts de Lavaux à l'autoroute Genève-Yverdon-Berne.



« L'autoroute du Simplon » : une arrivée en douceur dans la plaine du Rhône.

Épargner les vignobles

L'idée première avait été de transformer la route du littoral en autoroute. JLB rappelle dans le même article l'opposition unanime des populations du vignoble qui contraignit les techniciens à prévoir l'actuel tracé qui passe par la Croix-sur-Lutry et Chexbres, au dessus des vignes. La profonde coupure de la Veveyse obligea néanmoins la route à replonger très vite sur Vevey et Montreux, au risque de mutiler quelque peu le vignoble de Chardonne.

Obstacles naturels, mauvaise qualité de la roche, forte déclivité, vignobles à épargner... Autant de problèmes à résoudre pour les ingénieurs et les techniciens jusqu'à l'arrivée du tracé, en douceur, dans la plaine du Rhône.

Pour mémoire, rappelons que l'A9, qui relie Vallorbe à Brigue en passant par Lausanne et Sion a été ouverte à la circulation en 1970 pour le tronçon Aigle-Lausanne, entre 1980 et 1991 pour Aigle-Sion et en 1996 pour Sion-Sierre.

La dernière partie (Sierre-Brigue) est prévue pour 2016.

Feu le tunnel du Rawyl

Toujours dans le même article paru en novembre 1960 dans la **Gazette de Lausanne**, JLB se réjouissait de la fluidité future des voies d'accès entre l'Europe et la Suisse et à l'intérieur même du pays. Le bureau Biermann avait été chargé par la Confédération d'estimer l'évolution probable du trafic dans le tunnel du Rawyl, il s'en félicitait en ces termes : « ...Un autre itinéraire d'apport au Grand Saint-Bernard sera constitué par la future route du Rawyl, la RN15 Spiez-Zweisimmen-tunnel du Rawyl-Sion et Martigny, route touristique par excellence, qui sera ouverte presque toute l'année... » Comme on le sait, le projet de construction de cette voie directe entre Berne et Valais a été biffée du programme du réseau des Routes Nationales le 19 décembre 1986.

Des difficultés d'ordre technique et une forte opposition populaire ont contraint le gouvernement à abandonner le projet.

Néanmoins le rêve autoroutier européen de JLB était en voie de réalisation : La grande liaison Nord - Sud, Baltique et Mer du Nord - Mer Tyrrhénienne, allait être ouverte, entièrement en voies directes autoroutières.

LES GARAGES-PARCS PUBLICS

JLB qui a acquis sa première voiture à l'âge de 38 ans, une VW coccinelle achetée neuve au prix de 5000 francs, se passionne pour les problèmes posés par la conception des parkings : les voies d'accès et de sorties, le calcul des rampes, la rentabilité etc.

Levée de bouclier

La conception de parkings devient une activité de plus en plus importante pour le Bureau Biermann.

Après Montbenon à Lausanne, ce sera Mon Repos, la Riponne, Ouchy, Simplon-gare et quantité d'autres projets en Suisse et à l'étranger.

Pour la petite histoire, un premier projet de JLB prévoyait une entrée dans le parking de Montbenon par une rampe directe depuis le Grand-Chêne. Ce serait ce projet de « balafre » dans la ville qui aurait donné naissance au MDL, le « Mouvement de Défense de Lausanne » dont Colette Muret, journaliste et égérie du mouvement, a plus d'une fois croisé le fer avec JLB.

Une forte personnalité, elle aussi, qui s'est éteinte au début de cette année 2009 à l'âge de 98 ans.

Adeptes du transport individuel

Dans les années soixante, la sensibilité écologique est encore peu marquée. Pourtant d'aucuns se préoccupent déjà de l'engorgement des villes.

Dans une conférence magistrale donnée à l'automne 1960 à Bâle devant les membres de l'Automobile Club de Suisse, JLB fait un plaidoyer sans concession pour le développement des transports individuels et contre toute mesure coercitive visant à limiter la circulation privée au centre-ville : « la circulation routière privée a pris maintenant, dans les villes, une telle valeur économique, tant pour les usagers que pour ceux qui vivent de ces usagers, que l'on ne peut plus revenir en arrière sans dommages pour la vie même de la cité... »

Cependant, JLB préconisait, déjà à cette époque, des voies roulantes individuelles pour les véhicules de transports publics, parlant même, pour les agglomérations urbaines importantes, d'aménager des souterrains à disposition d'un véritable chemin de fer rapide à grand rendement. Un germe pour l'idée du M2 ?

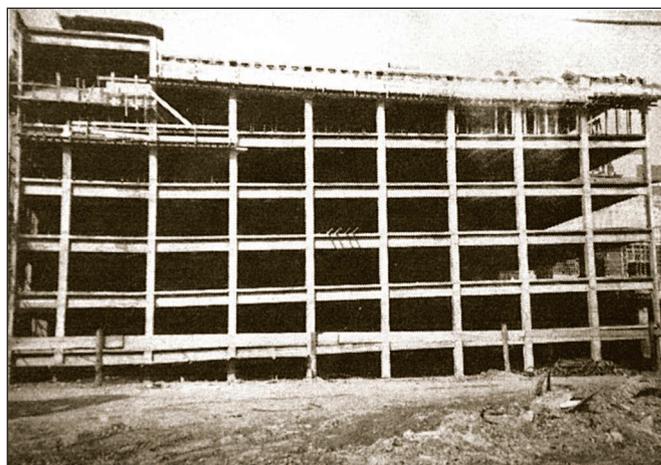
Etouffés dans l'oeuf

Membre de la Commission consultative pour l'étude des voies de grande circulation à Genève au début des années 60, JLB est chargé de tester la possibilité de faire passer, par les quais de la rade et du Rhône, la route express devant relier la ville à la RNI. Une proposition certes séduisante du point de vue de la circulation, mais rejetée en raison des atteintes importantes aux plans urbanistique et esthétique.

1964 est aussi, pour le bureau Biermann, celle de l'étude d'une grande cité-satellite prévue entre Nyon et Gland.

Ce projet - proposé par un groupe d'investisseurs - ne s'est jamais concrétisé, mais il a permis aux ingénieurs, techniciens et dessinateurs de s'adonner à un nouvel exercice intellectuel.

A noter que les plans urbanistiques de 2009 pour les 30 prochaines années ne sont toutefois pas sans rappeler ces grands projets ambitieux...



Construction du garage de Montbenon, à Lausanne

NOUVEAUX DÉFIS

Compétences élargies

1965, c'est le tour des grandes investigations dans les cantons de Fribourg et de Vaud en vue du redimensionnement des tronçons et des jonctions des deux autoroutes devant relier Berne au Léman.

Douze personnes travaillent désormais pour le bureau d'ingénieurs-conseils. Sa palette de connaissances et de spécialisations s'élargit de plus en plus. Les mandats arrivent indifféremment de Suisse alémanique et de Suisse romande.

Pour la première fois, le bureau est chargé de l'étude détaillée des plans d'exécution des quatre jonctions de l'autoroute A12 de Châtel-St-Denis à Rossens, étendue ensuite jusqu'à la frontière bernoise.

Ces travaux obligent JLB à monter un groupe « études d'exécution » au sein du bureau.

Ouverture à l'étranger

La notoriété du bureau Biermann dépasse désormais les frontières du pays.

Vinrent alors plusieurs mandats de l'étranger: L'un, d'un promoteur grec concernant le développement touristique d'une île de la mer Egée. Un autre mandat concerne l'Allemagne, via un bureau bernois. Il s'agit de faire une étude de circulation dans un nouveau quartier de Solingen en Rhénanie Nord Westphalie.

Plus tard encore, le bureau d'ingénieurs réalise une étude détaillée en vue de la localisation optimale d'une nouvelle gare routière à Athènes.

La Grèce devient un client fidèle pour JLB qui reçoit un nouveau mandat d'étude en 1971 en vue de réaliser un plan de circulation de la ville et du port de Volos à 320 km au nord d'Athènes.

TRANSITEC-BIERMANN

Le tournant

1972 est une année charnière pour Biermann Ingénieurs-Conseils qui compte désormais une quinzaine d'employés. Partagé entre les multiples activités de son entreprise et ses nombreux engagements para-professionnels, JLB est conscient qu'il devient impératif de partager les tâches et les responsabilités à l'intérieur même de son bureau d'études.

Un secrétaire général a déjà été nommé en la personne de Victor Gani. Il faut néanmoins faire un pas de plus. Le 1^{er} septembre 1972, le bureau d'ingénieur en raison individuelle est transformé en société anonyme. Pour la première fois apparaît le nom de Transitec. Le bureau de Riant-Mont s'appellera désormais:

*Transitec-Biermann, ingénieurs de circulation SA**.

Organisation

Huit collaborateurs parmi les plus proches de JLB deviennent actionnaires de la toute nouvelle société dont JLB est le président et actionnaire majoritaire. Le conseil d'administration comprend six personnes, dont Hans Barbe de Zurich et un représentant de Schopfer & Karakas pour les collaborateurs externes. Parmi les « internes », on trouve Gérard Junker, Daniel Lenoir et le secrétaire Victor Gani, bientôt remplacé par son successeur, Paul-Edmond Montus.



* Par souci de simplification, Transitec-Biermann sera parfois abrégé en TB.

CENTRES COMMERCIAUX PÉRIPHÉRIQUES

Concept et réalisation

Les deux premières grandes surfaces commerciales à voir le jour en Suisse furent le Centre Spreitenbach près de Zurich et l'hypermarché Carrefour-Romanel, près de Lausanne. L'élan est donné.

Début des années septante : Transitec-Biermann se voit confier l'étude du concept de circulation et de stationne-



Le parking de l'hypermarché Carrefour de Romanel

ment ainsi que la réalisation du MMM à Crissier pour laquelle il s'associe au bureau technique Schopfer & Karakas de Lausanne sous le nom de **Techniques routières**. Suivent ceux d'Avry, de Wabern et de Bulle.

Autre époque, autres mœurs.

Les grandes surfaces de vente créent à la fois le débat et un trafic considérable. L'impact global des centres commerciaux étant difficile à évaluer objectivement, le débat se déplace le plus souvent sur les problèmes de circulation plus visibles et plus aisés à quantifier.

Dès sa création en 1970, l'hypermarché Carrefour-Romanel - premier de ce type en Suisse romande - a été choisi comme laboratoire de mesure par l'Institut de Transport et de planification (ITEP) de l'EPFL et par le bureau d'ingénieurs-conseils Transitec-Biermann.

Il apparut d'emblée qu'une connaissance aussi rapide et complète que possible de ce nouveau type de générateur de trafic était indispensable pour orienter les études des pouvoirs publics face aux nombreux projets de centres commerciaux qui leur étaient soumis.

Sur sa lancée, Transitec-Biermann gagne le concours d'attribution du mandat d'étude et de mise en route des parking et accès du plus grand centre d'achats de Suisse (4'000 places) à Glatt/Wallisellen en banlieue zurichoise.

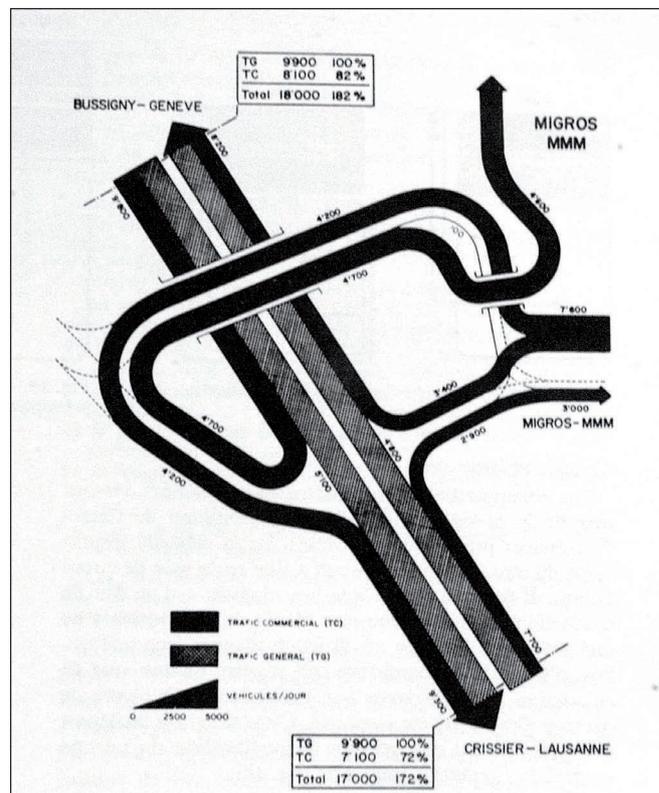


Schéma d'étude pour l'écoulement de la circulation autour du Centre MMM de Crissier

1973: LA CRISE



Crise du pétrole : plusieurs dimanches sans voitures

Récession et sensibilité écologique

Malgré des débuts prometteurs, l'année 1973 marque un coup de frein dans les affaires florissantes de Transitec-Biermann. Deux raisons à cela : l'émergence d'une sensibilité écologique dans la population et le début de la crise du pétrole.

Les Verts, qui voient d'un mauvais œil l'édification de ces gigantesques générateurs de trafic que sont les centres commerciaux périphériques, bloquent certains projets en cours.

Pire, en octobre 1973, les pays producteurs de pétrole déclenchent sciemment une récession généralisée en augmentant brusquement le prix de leurs produits.

Autoroutes désertes

L'interdiction de rouler le dimanche est introduite. Conséquence : le flux d'arrivée des mandats ralentit.

Les constructions routières ne sont plus prioritaires. Première victime : BIBA, un bureau d'études commun créé en mars 1973 à Berne, conjointement par Transitec-Biermann SA et Barbe AG, doit fermer ses portes malgré des débuts prometteurs. L'équipe de TB est bien fournie et qualifiée, néanmoins

les mandats viennent à manquer et le ralentissement du travail inquiète.

Cap sur la France

1974 : Sur les conseils de Paul-Edmond Montus, ingénieur EPFL, Marseillais d'origine, TB se tourne vers la France et plus particulièrement les Bouches-du-Rhône.

Une agence est ouverte sur place. Un premier contrat d'étude est signé à Miramas. D'autres contacts se nouent peu à peu à l'étranger, en Algérie et en Tunisie notamment. Néanmoins, cela ne suffit pas à occuper la demi-douzaine d'ingénieurs que compte TB.

C'est le sauve qui peut. En deux ans, l'effectif du personnel descend de 15 à 8 unités. Même Gérard Junker, collaborateur fidèle parmi les fidèles, doit chercher refuge à l'Etat de Vaud.

Turbulences internes

1976 : Après une tentative avortée de Paul-Edmond Montus de racheter l'entreprise, une refonte du conseil d'administration et de sa direction générale est décidée.

Il s'agit d'adapter les structures dirigeantes aux dimensions réduites du bureau technique, mais aussi de permettre à une nouvelle équipe de responsables de prendre progressivement le relais. Le nouveau comité de direction est composé, outre Jean-Louis Biermann, de Philippe Glayre, Daniel Lenoir et Jacky Lampo. Les mêmes personnes siègent au sein du nouveau conseil d'administration. S'y adjoint un seul administrateur extérieur en la personne de l'ingénieur Pierre Chavannes, dont on attend beaucoup de la vaste expérience des affaires, notamment sur sol africain.

Nouvel An : les bouchons sautent !

TB tient le coup en surfant sur les mandats en cours et quelques expertises technico-financières sur les parkings. Durant l'année 1976, c'est de la Tunisie que vient l'ouverture vers de nouveaux contrats. L'ingénieur Philippe Glayre, qui a été engagé en juin 1973, juste avant la crise, a très vite

rejoint l'équipe de direction. C'est avec lui que JLB se rend en Tunisie au printemps 1976. Il s'agit de présenter, séance tenante, une offre chiffrée pour une vaste étude de gestion de la circulation couvrant toute la ville de Tunis.

Le 31 décembre de la même année, la nouvelle tombe : adjudgé ! Le mandat revient à Transitec-Biermann. Champagne pour tout le monde !

Une respiration

Grâce à la grande étude de Tunis, l'occupation du personnel est à nouveau garantie. Les déplacements vers l'Afrique du Nord se multiplient. Un appartement de fonction, minuscule mais bien situé, est loué à Sidi-Bou-Saïd. En 1977 JLB fonde le bureau tunisien :

Tunitec, Ingénieurs-Conseils SA.



Mellassine : un quartier à réaménager

Dans la foulée, un nouveau mandat arrive : la réhabilitation de la zone de Mellassine, un vaste quartier précaire de la banlieue de Tunis. Il s'agit d'une étude multidisciplinaire d'aménagement du territoire qui oblige le bureau à associer à ses travaux plusieurs urbanistes et ingénieurs de voirie. Un aménagiste est également engagé en la personne d'Erich Huber qui réside désormais sur place. Philippe Glayre introduit alors dans l'entreprise son ami Philippe Blanc, ingénieur civil EPFL et licencié HEC qui assurera la direction du projet de réhabilitation de Mellassine où tout est à créer. Il y consacrera un an de travail.

La récession s'installe en Suisse

TB n'est pas au bout de ses peines. La récession se poursuit durant toute l'année 1978. Elle durera jusqu'à la fin des années septante.

Nouvelle année de prospection tous azimuts pour décrocher des mandats : Egypte, Iran, France. Sans grand succès. En Suisse, quelques études continuent et de rares nouveaux mandats arrivent, notamment l'agrandissement du centre d'achats de Glatt dans le canton de Zurich, puis, bienvenu, le plan directeur de Nyon.

Analyse dérangeante

De retour de Tunisie, Philippe Blanc découvre une entreprise qui peine à trouver ses marques.

JLB songe à prendre sa retraite et ses intérêts se tournent désormais vers le Canada où l'un de ses fils est installé.

L'équipe de direction est pléthorique et peu mobile.

Fort de sa formation économique, le jeune ingénieur se fend d'un audit de TB. Ses conclusions sont sans appel : il y a trop de monde à la tête de l'entreprise et pas assez sur le terrain, d'où un important manque de dynamisme. Le jeune ingénieur n'a pas froid aux yeux. Il propose purement et simplement de restreindre drastiquement l'équipe de direction. Sur ce, face au manque de travail, il prend un congé sabbatique de quelques mois pour parcourir l'Amérique latine.

Coup de force

A son retour de voyage dans le courant de l'année 1979, Philippe Blanc a la mauvaise surprise de trouver une lettre de licenciement dans la boîte aux lettres de ses parents, chez lesquels il réside. Prenant à la lettre les recommandations du jeune diplômé HEC, la direction d'alors de TB dégraisse et Philippe Blanc en fait les frais. JLB a signé la lettre depuis le Canada où il réside désormais. Manque la signature d'un des directeurs, Philippe Glayre qui, lui aussi, a pris un congé sabbatique de perfectionnement de deux mois.

NOUVEAU TOURNANT DANS L'HISTOIRE DE TRANSITEC/BIERMANN

Jeunes et conquérants

Les deux Philippe, Glayre et Blanc, se concertent alors et face à la situation décident de créer leur propre société. Ils informent de leurs projets JLB par l'intermédiaire de Stella Meylan sa fidèle secrétaire.

Depuis le Canada, le patron ne tarde pas à réagir. Il veut voir au plus vite ses deux collaborateurs. A 66 ans, JLB a hâte de se décharger des soucis de son bureau d'ingénieurs-conseils. Il connaît les compétences des deux ingénieurs. Il entre en matière et leur propose de reprendre purement et simplement le bureau.

Impossible financièrement pour les deux hommes. Le capital-actions de TB évalué à hauteur de 350'000 francs met l'entreprise hors de portée des capacités financières des jeunes repreneurs.

Une nouvelle entreprise

Après un automne de tractations, il est raisonnablement décidé de créer une nouvelle entreprise sous le nom de *Transitec Ingénieurs-Conseils SA*, dotée d'un capital actions de 120'000 francs.

La nouvelle société reprend les travaux en cours, la clientèle, les meubles, les archives «... et même les crayons » souligne avec malice Philippe Blanc qui se souvient avoir dû tout négocier à l'unité près.



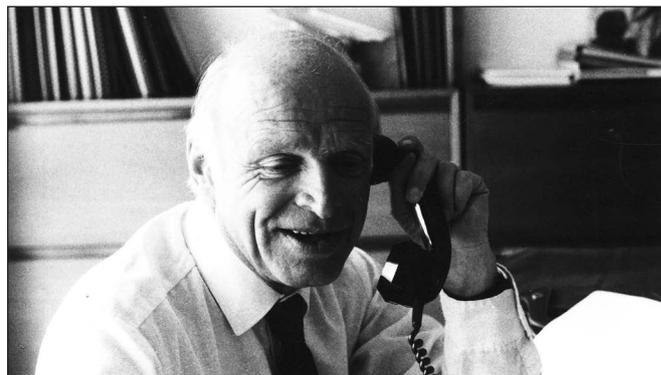
Officiellement, *Transitec Ingénieurs-Conseils SA* passe sur les fonds baptismaux le 30 octobre 1979. A sa tête, Philippe Glayre et Philippe Blanc.

Daniel Lenoir rejoint la nouvelle équipe comme ingénieur. Lisette Bettex dessinatrice et comptable, fidèle depuis 1967, reste à son poste. Stella Meylan qui n'a pas pu rejoindre la nouvelle équipe restreinte, profite de donner une nouvelle orientation à sa carrière en ouvrant une boutique.

Jean-Louis Biermann est nommé président du conseil d'administration de Transitec pour trois ans. Il repart au Canada rejoindre sa famille le cœur léger. A lui les grands espaces !

L'entreprise *Transitec-Biermann, Ingénieurs de circulation SA* est dissoute à fin décembre 1979.

C'est la fin d'une belle aventure et le début d'une nouvelle qui doit beaucoup à l'entrepreneur et à l'homme Jean-Louis Biermann.



L'heure des grandes décisions ...

PORTRAITS

Le regard subjectif de cinq anciens collaborateurs ou amis.



Philippe Blanc, ingénieur civil EPFL et ancien directeur de Transitec.

Biermann : un visionnaire !

«Visionnaire et pionnier ! » c'est comme ça que Philippe Blanc qualifie Jean-Louis Biermann.

Visionnaire, parce qu'il a imaginé et conçu le réseau autoroutier suisse dans les années 50 alors qu'on n'avait pas d'exemple à notre mesure. Il a défriché.

Tout était à inventer. Il a parfois été critiqué et qualifié de bétonneur qui voulait quadriller d'autoroutes les villes de Lausanne et Genève, mais il faut se remettre dans le contexte de ces années-là. La voiture était reine, c'était le tout à la voiture et personne ne pouvait arrêter ce mouvement. Il fallait prévoir et évaluer l'augmentation du volume de la circulation pour les décennies à venir.

Biermann est un homme de passion ! Passionné de géographie, de routes et de montagne. Un leader, toujours dans l'action...

Comme tout leader, il était un peu rigide et carré, il faut dire qu'il avait derrière lui quelques paires d'années de pratique militaire...

Mais J.L. Biermann est un homme de contact... Il avait un bonhomie certaine, était ouvert sur les gens et plus particulièrement sur les jeunes qui se sentaient portés par son enthousiasme.

Et il fallait n'avoir pas froid aux yeux pour s'introduire en Iran comme il l'a fait dans les années septante ou encore en Afrique du Nord lorsqu'il créa Tunitec.

Biermann : une santé de fer et un moral d'acier !



Philippe Glayre, ingénieur civil EPFL et ancien directeur de Transitec.

Une génération d'avance !

« Il fallait être visionnaire pour inventer un nouveau métier avec vingt ans d'avance... » C'est ainsi que Philippe Glayre exprime toute l'admiration qu'il voue encore à son ancien patron.

C'était un précurseur dans le domaine des déplacements et de la mobilité. A l'époque, JLB formait un team de choc avec David Genton, ancien des CFF et professeur à l'Institut de technique des transports de l'EPUL, l'ancêtre de l'EPFL, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Il y avait une véritable « compétition » entre les deux hommes!

L'un pour les routes et l'autre pour l'aspect ferroviaire. Bien sûr Biermann avait une forte personnalité et un fort caractère, mais aussi une grande tolérance. Il faisait confiance à ses employés et leur laissait une belle marge de manœuvre.



Daniel Lenoir, ingénieur ETS-Genève.

De l'entregent et une mémoire phénoménale !

« Biermann avait une mémoire géographique et cartographique extraordinaire et aussi une grande connaissance du terrain ! » ... De l'admiration également dans le portrait subjectif brossé par Daniel Lenoir.

Pour cet ingénieur de terrain, JLB avait une génération d'avance sur la France en matière de mobilité. Il était innovant et créatif et savait s'entourer de gens compétents comme ce fut le cas avec Gérard Junker qui fut longtemps l'éminence grise technique du bureau. C'était aussi un « animal social » qui savait faire confiance et soutenait bien « ses gens ».



Olivier Keller, ingénieur civil à la ville de Lausanne de 1962 à 1995.

Un pionnier en Suisse romande !

« ...Un homme courageux qui a bénéficié de l'éducation de sa famille et de sa connaissance du terrain acquise notamment à l'armée... »

Un esprit vif et carré !

Olivier Keller, qui a bénéficié d'une expérience de 25 ans aux Etats-Unis dans le domaine du génie civil, partage une véritable parenté de vues avec Jean-Louis Biermann. Il a notamment vécu avec lui l'aventure de l'Exposition nationale de 1964 en tant qu'ingénieur de la circulation à la ville de Lausanne. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il voue une véritable admiration à l'homme et l'œuvre du professionnel Biermann. Il rappelle la complicité et le respect qui liaient Georges-André Chevallaz et Jean-Louis Biermann. Il a osé prendre des risques à son époque, notamment d'ouvrir son propre bureau d'ingénieur-conseils alors que rien de tel n'existait en Suisse voire en Europe. Il a également osé faire des plans directeurs à Genève et Lausanne qui ont suscité de solides levées de boucliers. Il savait reconnaître ses erreurs et s'adapter à l'évolution des idées.



Lisette Bettex, 41 ans au service du bureau d'ingénieurs-conseils, dessinatrice puis comptable.

Un homme impressionnant !

« Il était sévère, dynamique et travaillait beaucoup !... »

Lisette Bettex a toujours été fortement impressionnée par LE patron. Cela a commencé le jour où il s'est présenté chez ses parents en tenue militaire pour faire sa connaissance alors qu'elle venait de postuler pour une place de dessinatrice chez **Biermann Ingénieurs-Conseils**.

La jeune femme a commencé à travailler pour le bureau le 1^{er} mai 1967. Elle avait 23 ans.

Elle se souvient que, chaque mois, il fallait passer dans le bureau du patron pour recevoir son salaire de main à main. « Il payait et on signait le petit papier... »

C'était l'occasion pour JLB de passer en revue les forces et les faiblesses du travail réalisé durant le mois écoulé. C'est vrai que la gestion du bureau se faisait alors sur un mode plutôt paternaliste. A l'approche de Noël, le couple Biermann, Miquette l'épouse attentive et son mari invitaient le personnel à la maison pour le récompenser du travail accompli.

Lisette Bettex se souvient qu'au mois de décembre toujours, le patron surveillait particulièrement les heures d'arrivée et de départ du personnel en prévision des prochaines gratifications.

Et puis JLB surveillait même le langage de ses employés. Lisette se rappelle qu'un jour, alors qu'elle travaillait plus tard que de coutume, elle demande au patron si, à son départ, il faut « coter ». Il lui enjoint de répéter et puis la reprenant, il dit: « Ici on ne cote pas, on ferme la porte à clé...! » Lisette pense en elle-même : « Désormais, quand je serai en ville, à Lausanne, je ferme à clé et chez moi je cote ! »

EPILOGUE

L'année 1983 marque la véritable entrée en retraite de Jean-Louis Biermann. Il devient alors président d'honneur de *Transitec Ingénieurs-conseils SA*.

«On est ses enfants au sens professionnel.
Il est fier de nous !»

Philippe Glayre

Consolidation et extension de Transitec

La première année d'activité de Transitec est l'œuvre d'une petite équipe de cinq personnes : Philippe Blanc et Philippe Glayre à la direction et sur le terrain Daniel Lenoir comme ingénieur, Lisette Bettex au dessin et Karine Patschke à l'administration. Dans un esprit de continuité, l'entreprise poursuit ses activités dans les locaux de Riant-Mont. La première décennie est d'abord marquée par une forte implantation dans le terreau régional et une étroite collaboration avec de nombreuses villes romandes.

Les années 80 marquent également le vrai départ des affaires en France : l'agence est déplacée de Marseille à Lyon dès 1980. *Transitec-France Sàrl* est fondée en 1985 et les locaux sont transférés de Lyon à Meyzieu quatre ans plus tard.

Les outils de la planification des déplacements routiers évoluent, par exemple avec les giratoires.

Les préoccupations et les mentalités changent. On voit apparaître les premières études de modération du trafic.

En 1990 Transitec s'installe dans ses nouveaux murs à l'Avenue des Boveresses dans les hauts de Lausanne. Avec une implantation en Belgique dès 1995 et au Portugal dès 1998, l'entreprise devient quadrinationale.

Entre 1990 et 1999, l'effectif de Transitec passe de 18 à 35 personnes et cela malgré les turbulences de la crise économique qui sévit durant les années 90.

2003 marque un nouveau tournant dans la vie de l'entreprise. La direction passe de deux à cinq membres. Les « deux Philippe » Blanc et Glayre s'adjoignent trois nouveaux collègues avec Jean-Marc Dupasquier, Sylvain Guillaume-Gentil et Francis Caucheteux.

Les « deux Philippe » passeront progressivement la main à leurs trois collègues, à la tête de Transitec, pour garder un rôle de « conseillers à la direction ».

Les études de trams et de schémas de circulation associés sont de plus en plus nombreuses : de Lausanne à Genève, en passant par Caen, Grenoble, Montpellier, Strasbourg, Nice, Almada-Lisbonne, Casablanca, le Havre, Reims, Besençon, Brest, la Louvière, etc.

Dès 1999, en Belgique, la formation de CeM (Conseillers en mobilité) initiée par Transitec, expérience innovante et unique en Europe a permis d'instruire quelque 1'200 personnes.

Après la Tunisie dans les années 70 et 80, Transitec planifie les déplacements dans les agglomérations de Marrakech et Tanger au Maroc ainsi que Cotonou au Bénin.

Fin 2006, ouverture d'une agence au Maroc (Rabat).

Malgré les mandats en Europe et outre-mer, Transitec garde une forte implantation en Suisse romande et un solide attachement à sa région d'origine.

Aujourd'hui, à fin 2009, année du 30ème anniversaire de Transitec, l'effectif du personnel du plus ancien bureau d'ingénieurs-conseils de Suisse compte près de 70 personnes, correspondant à quelque 60 équivalents plein temps, répartis entre la Suisse romande et alémanique, la France, la Belgique, le Portugal et le Maroc.

L'aventure se poursuit avec la passion insufflée par Jean-Louis Biermann, il y a de cela plus de cinquante ans !

JEAN-LOUIS BIERMANN : **DU PROFESSIONNEL AU PARA-PROFESSIONNEL**

- Pendant 12 ans, membre de la Commission des transports et circulation de l'Union suisse des professionnels de la route où, en particulier, il collabore à l'étude de normes de construction.
- De 1954 à 1958, membre de la Commission fédérale des routes nationales déterminant le réseau des autoroutes et leurs caractéristiques. Membre aussi des deux sous-commissions ainsi que des Commissions cantonales des autoroutes de Vaud et Valais.
- Président de la Commission des routes et parkings de l'Exposition nationale suisse de Lausanne en 1964 et chargé, dès 1958, de nombreuses études y relatives.
- Membre fondateur de l'Association suisse des ingénieurs en transports SVI, en 1965, vice-président de 1969 à 1975 et membre d'honneur de cette association depuis 1990.
- Membre, de 1947 à 1980, de la Commission fédérale des téléphériques chargée de préavisier les demandes de concession de funiculaires, téléphériques et télésièges. Président de cette commission dès 1968.
- Membre de la Commission d'urbanisme du Canton de Genève de 1964 à 1966.
- Membre du comité de la section vaudoise du Touring Club Suisse, de 1954 à 1983.
- Dès 1963, promoteur de la construction des parkings de Mon Repos puis de Simplon-Gare, à Lausanne. Administrateur de ces deux parkings depuis la création des sociétés et président d'Interterra Parkings SA pendant 25 ans, jusqu'en 1991
- Vice-président de l'Association suisse des propriétaires et exploitants de parkings.

- Dès sa création et jusqu'en 1981, membre du Comité exécutif de l'UNATAC, Union d'assistance technique pour l'automobile et la circulation routière, une ONG domiciliée à Genève.

Autres domaines

- Membre du Comité central de la Fédération suisse de ski, de 1946 à 1954. En particulier, chef de la section des pistes de ski et chef du tourisme. En cette qualité, il est le promoteur des cartes nationales avec itinéraires de ski, du service de patrouilleurs de pistes et, pour la Fédération suisse de ski (FIS), du marquage et balisage des pistes de ski selon leur degré de difficulté.
- En politique : conseiller communal au Mont-sur-Lausanne de 1962 à 1977 et en tant que tel, président des commissions de gestion et des finances pendant plusieurs années.
- Membre fondateur, en 1967, du Lions-Club de la Côte, président de ce club en 1974-1975. Président de la Zone de 1977 à 1979. Promoteur du Lions-Club de la Venoge, créé en 1976.



Jean-Louis Biermann, chez lui, en mai 2009



Les vétérans du Groupe Technique Lausannois des Transports :

de gauche à droite, debout : Vincent Kräyenbühl, chef du service de la mobilité du Canton de Vaud, Jean-Pierre Kallenbach, ex-directeur des TL, Pascal Châtelain, ex-chef du Service de l'Urbanisme de la ville de Lausanne, Alexandre Verrey, ex-chef du service des routes du Canton de Vaud, Hugo Vonlanthen, ex-chef du service des routes du Canton de Vaud, Jean-Louis. Biermann.

devant : Olivier Keller, ex-ingénieur de la circulation à la Ville de Lausanne, Philippe Blanc, ex-directeur de Transitec, Gaston Abetel, ex-directeur des TL.

Références des images

Page 4-5, Dessins de villes imaginaires
 Page 6, Passage piéton
 Page 7, Pistes de ski
 Page 8, Autoroute Chicago
 Page 9, Sens uniques aux USA
 Page 10, Autoroute Horw-Lucerne
 Page 12, Carte des autoroutes romandes
 Page 13, Plans de carrefours
 Page 14, Les grands axes européens
 Page 15, Schéma des flux de circulation (Lausanne)
 Page 16, Variantes des tracés, Morges
 Page 16, Malley, fin de chantier
 Page 17, Pont sur l'Aubonne
 Page 18, Route du lac avant l'autoroute
 Page 18, Viaduc au dessus de Grandvaux
 Page 18, Viaduc de Chillon
 Page 19, Autoroute du Simplon
 Page 20, Construction du parking de Montbenon
 Page 22, Hyper-Carrefour, Romanel
 Page 23, Schéma de circulation MMM Crissier
 Page 23, Autoroute vide, 1973
 Page 24, Scène de rue à Tunis
 Page 25, J.L Biermann au téléphone
 Page 29, J.L Biermann chez lui
 Page 30, Groupe Technique des Transports, Lausanne

Collection J.-L. Biermann
 Route et circulation routière, Vol 30, N° 12, 1944
 Revue du Touring Club suisse, 24 février 1944
 Revue du Touring Club suisse, 9 septembre 1954
 Revue du Touring Club suisse, 9 septembre 1954
 Schweizerautogewerbe, 16 mai 1955
 Réseau suisse des routes nationales, Rapport de la Commission fédérale, 1958
 Collection J.-L. Biermann
 Etudes routières, février 1959
 Tribune de Lausanne, 23 avril 1964
 Routes nationales suisses N° 1, 23 avril 1964, p.8
 L'illustré, N° 8, 21 février 1963
 Routes nationales suisses N° 1, 23 avril 1964
 Revue Carrefour, 18 octobre 1975
 Revue du Lion's club, juin 1976
 Collection Transitec
 Photo : Claude Ogiz
 Route et Trafic, N°12, 15 nov. 1963 p 695
 Bulletin Technique de la Suisse romande, N° 21
 Bulletin Technique de la Suisse romande, N° 21
 Collection Transitec
 Collection Transitec
 Collection Transitec
 Photo : Claude Ogiz
 Collection Transitec

SOMMAIRE

**« L'HOMME
CONDUIT LE VÉHICULE
MAIS
LA ROUTE
DOIT CONDUIRE
L'HOMME »**

Jean-Louis Biermann

Préfaces	2
Une enfance prédestinée	4
De la sécurité routière à celle des pistes de ski	6
L'aventure américaine	8
Un voyage fructueux	9
Le saut dans le vide	10
Naissance d'un réseau autoroutier	10
Le boom autoroutier	12
De bureau en PME	13
En marge de l'Exposition nationale de 1964	14
L'autoroute Lausanne-Genève	16
Priorité à l'Est	18
Les garages-parcs publics	20
Nouveaux défis	21
Transitec-Biermann	21
Centres commerciaux périphériques	22
1973 : La crise	23
Transitec-Biermann : Nouveau tournant	25
Portraits	26
Epilogue	28
Autres activités de Jean-Louis Biermann	29
Références	30

Texte : Gladys Bigler, journaliste
Graphisme : Dianima, Claude Ogiz
Achévé d'imprimer le 18 décembre 2009
à l'imprimerie Dagon SA, Vevey



Nos remerciements vont à Jean-Louis Biermann pour nous avoir confié ses archives

Jean-Louis Biermann

La figure du « père »

Souhaitant marquer ses trente ans d'activité en relatant le parcours du « père » dans une plaquette qui devra faire office de mémoire, la jeune équipe aujourd'hui à la tête de Transittec Ingénieurs-Conseils fait preuve d'une très grande maturité. Si l'entreprise a aujourd'hui de solides racines dans le terreau romand et une forte implantation en Suisse, en Europe et en Afrique, c'est qu'un jour un homme a osé, contre vents et marées, créer de toutes pièces un service qui n'existait tout simplement pas dans notre pays. En juin 1954 naissait « J.-L. Biermann Ingénieurs SIA », le premier bureau de Suisse et le deuxième en Europe, spécialisé dans l'étude et la solution de problèmes d'aménagements routiers et de transports urbains. Son promoteur, Jean-Louis Biermann, est né le 16 décembre 1912 au Mont-sur-Lausanne. Avant tout le monde, il a su sortir des sentiers battus. En 1954, il saisit sa chance en participant durant deux mois à une mission d'experts envoyés au Etats-Unis par l'OCDE. Il découvre avec bonheur que la « technique de la circulation routière » ou « Traffic Engineering » est, aux Etats-Unis, une branche à part entière du métier d'ingénieur, enseignée dans les universités. L'élan est donné. Il participe activement à la création du réseau autoroutier suisse. Alors que les cantons de Vaud, de Fribourg et la Confédération s'enlisent dans les études d'une autoroute unique entre Berne et le Léman, c'est lui qui lance l'idée de construire deux autoroutes, l'une par Bulle, l'autre par Yverdon. Propulsé à la tête de la Commission de la circulation et des parkings de l'Exposition nationale de 1964, J.L. Biermann marque l'événement de son empreinte. Le bureau Biermann gagne en notoriété. Il s'ouvre à l'étranger : Allemagne, France, Grèce, Iran, Tunisie. En 1973, la crise pétrolière freine l'ascension de l'entreprise. Pragmatique, Jean-Louis Biermann passe la main à une jeune équipe d'ingénieurs avant de s'installer pour quelques années au Canada.

Aujourd'hui, à fin 2009, année du 30ème anniversaire de Transittec, l'effectif du personnel du plus ancien bureau d'ingénieurs-conseils en transports de Suisse compte près de 70 personnes, réparties entre la Suisse, romande et alémanique, la France, la Belgique, le Portugal et le Maroc.