

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 56 (1930)
Heft: 7

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

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

donna encore lieu à maints autres travaux remarquables de l'armée italienne, mais ils furent en général seulement exécutés après la fin des hostilités. Il s'agit surtout de ponts-routes construits avec du matériel système Herbert que les Autrichiens ont dû céder à l'armée victorieuse.

(A suivre.)

Concours d'idées pour un plan d'aménagement d'une partie de la Rive droite de la Ville de Genève et du quartier de l'Île.

En vue de faciliter à nos lecteurs l'intelligence de cet important concours, nous croyons judicieux de reproduire les deux articles parus sous la signature « Arno » dans l'intéressant supplément hebdomadaire, Pour la cité moderne, du journal La Suisse, du 22 février et du 1^{er} mars 1930.

Comment examiner les plans.

Pour aborder notre examen, commençons donc par sérier par ordre d'importance les éléments du problème qui était proposé :

1. Aménagement du faubourg de Saint-Gervais, entre le Rhône et la voie ferrée.
2. Voies d'accès à la Société des Nations et quartiers voisins.
3. Aménagement du quartier des Pâquis.
4. Etude du quartier de l'Île et des quais.

Le faubourg.

Nous examinerons la première de ces régions en considérant les divers projets au point de vue de la circulation, du lotissement et de la mise en valeur du quartier.

Les croquis ci-dessous nous aideront à exposer la valeur primordiale d'une bonne circulation pour ce quartier qui constitue le cœur de la rive droite. De la disposition des voies principales qui seront adoptées dépendra en grande partie non seulement le développement du reste du territoire de la rive droite, mais encore dans une certaine mesure de celui de la rive gauche.

Les ponts.

Après avoir enregistré l'importance du pont de la Coulouvrenière pour le trafic intéressant particulièrement Plainpailais et Carouge, et le pont du Mont-Blanc pour la direction des Eaux-Vives et de Chêne, il faut constater que la traversée de l'Île restera, comme de tous temps, la plus importante. C'est en effet à cet endroit que le pied de la colline de la vieille ville touche le Rhône et partage, au point de vue topographique, les deux grands courants de circulation cités plus haut, mais en les drainant à travers les quartiers d'affaires et de commerce les plus importants de la ville. (Voir le plan, page 83.)

Voici donc les trois ponts qui doivent servir de base au réseau général de la circulation du faubourg. Nous ne croyons pas qu'il soit judicieux d'en créer de nouveaux, servant par exemple d'accès à la percée Fusterie-Corraterie (dont les divers projets sont fort discutables). Ce serait augmenter sur la rive droite les points de croisement de circulation qu'il faut avant tout éviter.

Les grandes routes.

Les autres points fixes du réseau sont constitués par les passages sous voies où s'écoule le grand trafic extérieur amené par les rues Voltaire, de la Servette et de Montbrillant. Enfin la route de Lausanne, cette dernière dédoublée par le quai du Mont-Blanc. Le dégagement des quartiers de Saint-Jean et des Pâquis vers le centre ne constitue qu'un trafic local, par conséquent secondaire.

Une première solution.

Voici donc déterminées les données du problème de la circulation, et il semble fort aisé de le résoudre selon le croquis N° 1. Il suffit en effet de créer la percée Servette-Coutance, facile à réaliser, et d'élargir les artères déjà existantes, pour compléter le système actuel du quartier. Il y a cependant

quelques sérieux inconvénients à ce réseau de diagonales : ce sont les croisements et surtout les débouchés en biais. Ainsi la rue de Cornavin débouchera sur Servette-Coutance comme actuellement Chantepoulet sur la rue du Mont-Blanc. Par une circulation intense, ces points présenteront un danger permanent bien plus grand qu'un croisement de rues à angle droit, dont la circulation peut être réglée par des signaux optiques ou, comme à Genève, par un agent (rue du Stand—Boulevard Georges-Favon).

Un projet audacieux.

Pour obvier à ces inconvénients, deux concurrents (1^{er} et 4^{me} rang) ont osé une solution extrême : la suppression des rues de Chantepoulet et de Cornavin (voir fig. 2). Ceci n'est possible qu'avec la création d'une place de la gare de dimensions doubles de celles prévues actuellement, c'est-à-dire s'étendant de la rue des Alpes à la Servette. Le trafic se déroulerait donc sur un espace suffisamment grand pour être réglé facilement sans aucun risque de collisions et ensuite réparti dans les diverses directions.

Et l'église Notre-Dame, qu'en faites-vous ? Voilà bien, malheureusement, la grosse difficulté, car sinon le projet serait trop simple ; mais peut-être faut-il dire, comme l'un des visiteurs de l'exposition : « Genève vaut bien une messe ! » Il faut également ajouter que la suppression de Chantepoulet et de Cornavin n'ira pas non plus sans difficultés, mais du moins l'exécution pourra-t-elle se faire par étapes.

Un des avantages de cette solution sur la précédente est certainement l'excellent principe de lotissement possible pour le quartier entre Coutance et la rue du Mont-Blanc. D'autre part, le prolongement de la rue de Berne jusqu'à Coutance et celui de la rue des Pâquis jusqu'à Bel-Air amèneront un trafic qui donnera à tout ce territoire une valeur commerciale qui manque totalement aujourd'hui.

Une idée qui répare.

Enfin une solution fort intéressante (fig. 3), qui est un intermédiaire entre les deux précédentes, est également présentée. Elle avait déjà été publiée dans notre journal, il y a près de deux ans, et avait pour auteur l'un des meilleurs architectes de notre ville : c'est l'idée des artères en éventail partant de la place Saint-Gervais. Elle est exprimée sous une forme très régulière dans quelques-uns des projets, d'autres ont cherché à la réaliser en ménageant dans une certaine mesure l'état actuel ; on arrive de cette façon à une conception moins monumentale et qui paraît plus opportune. Cependant, en pesant les possibilités d'exécution, nous en arrivons à la conclusion que les difficultés ne seront pas moindres que dans la solution précédente. Et cela nous semble justifier le choix du jury.

Un dilemme.

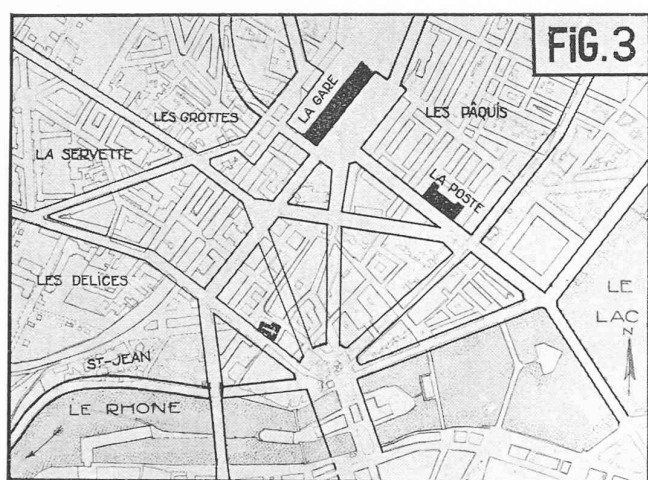
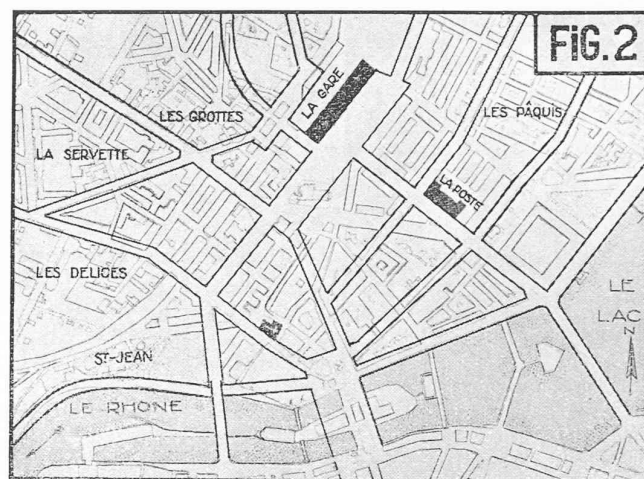
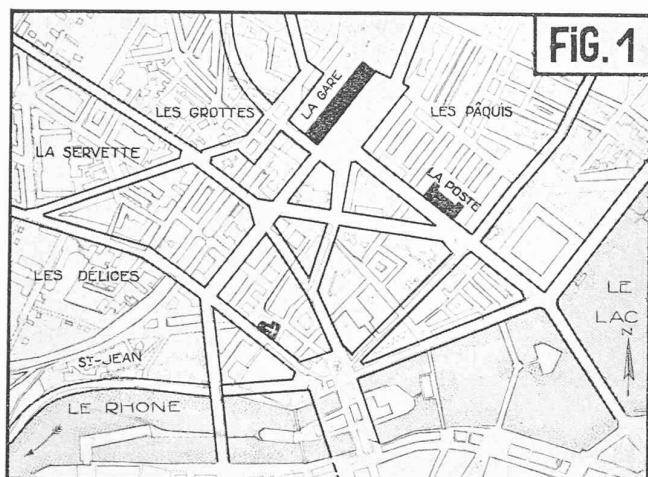
La Ville de Genève va se trouver maintenant en face d'un dilemme : ou bien adopter une solution facile à réaliser (fig. 1), mais qui laissera au faubourg sa réputation de quartier impossible pour le commerce, la banque et les grands magasins. Dans ce cas, il suffira de créer la percée Coutance-Servette et de laisser « retaper » les bâtiments en élargissant un peu les rues au fur et à mesure des constructions. Ou bien faire un très gros effort qui balaie les îlots insalubres et amène dans ce territoire magnifiquement situé entre la gare et Bel-Air la vie des affaires, avec tout le trafic qui aujourd'hui s'en détourne parce que les rues sont étroites et tortueuses et les maisons vieilles et tristes.

Ce que dit le jury.

Et voici ce qu'en pense le jury : « Il n'est pas dans les compétences du jury de déterminer quelle est l'importance des dépenses que peut engager la Ville de Genève pour la réalisation de l'un ou de l'autre des projets. Il constate toutefois que l'importance du résultat qui sera acquis par la transformation d'un quartier placé dans une situation exceptionnelle, au cœur de la ville, justifierait un effort économique également exceptionnel ».

Autrefois et aujourd'hui.

Il y a quatre-vingts ans que nos ancêtres ont doublé en peu de temps la surface construite de notre ville sur le territoire



CROQUIS D'ORIENTATION
POUR L'INTELLIGENCE DU CONCOURS D'IDÉES
POUR UN PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA
« RIVE DROITE », A GENÈVE

« La Suisse », du 22 février 1922.

des fortifications. Aujourd'hui une nouvelle tâche, à certains égards plus difficile, dira aux générations futures ce que valait notre époque.

Aucun projet n'est parfait.

Il est permis de dire que tous les projets, même ceux qui sont primés, sont fort inégaux de valeur dans les diverses solutions qu'ils présentent. Tel offre une bonne étude du quartier des Pâquis qui n'a rien su faire dans le Faubourg ; un autre a bien étudié les voies d'accès à la S. d. N. mais préconise un réseau de lignes de trams inadmissible.

Car le problème est difficile.

Il ressort de ceci que l'aménagement d'une ville est un problème trop complexe pour qu'il soit possible de le résoudre dans un laps de temps aussi court que celui qui est imparti généralement pour un concours d'architecture. Il est évident qu'il ne pouvait s'agir, dans le cas particulier, que de provoquer des idées nouvelles qui puissent infirmer ou confirmer la valeur de certaines études déjà faites par l'administration et l'inciter à diriger ces recherches dans une nouvelle direction. Le gros travail de mise au point devra donc maintenant être entrepris par les services techniques municipaux et cantonaux, services pour lesquels le projet de fusion accepté en deuxième débat au Grand Conseil prévoit fort heureusement l'unification.

Sans avoir pris position sur les possibilités de réalisation le jury a cependant donné un avis catégorique sur un certain nombre de points que nous allons passer brièvement en revue.

Quai Turretini.

Quelques lecteurs se souviendront du concours¹ qui fut ouvert, il y a quelques années, entre architectes genevois dans

¹ Les projets primés à ce concours ont été reproduits dans le *Bulletin technique* du 29 juin et du 13 juillet 1918.

le but d'obtenir des propositions pour l'aménagement du quartier du Seujet. A ce moment déjà, il y eut des partisans du « quai bas » et du « quai haut ». Les premiers désirant conserver la ligne horizontale du mur du quai, préconisaient le principe de la disposition actuelle avec chaussée passant sous le pont de la Coulouvrenière ; les autres préféraient que cette même chaussée aboutît plutôt au niveau de celle du pont. Cette dernière solution est actuellement rejetée parce qu'il paraît inopportun de créer ainsi un croisement nouveau d'artères qui compliquerait la circulation.

Au point de vue esthétique, le « quai bas » est d'ailleurs d'un effet beaucoup plus heureux, car il permet d'éviter les trop hautes murailles qui déparent le quai de la Poste qui se trouve en face.

Il va sans dire que des communications pour piétons devront être prévues dans des conditions meilleures que celles qui existent actuellement.

Quartier de l'Ile.

Presque tous les projets confirment la nécessité du prolongement de la Corraterie jusqu'à Saint-Gervais ; les plus intéressants prévoient l'aménagement d'une grande place englobant la place Bel-Air, les ponts de l'Ile élargis et la place de Saint-Gervais. Plusieurs conservent de façon plus ou moins habile la tour relativement moderne qui doit nous rappeler le souvenir de celle de Jules César.

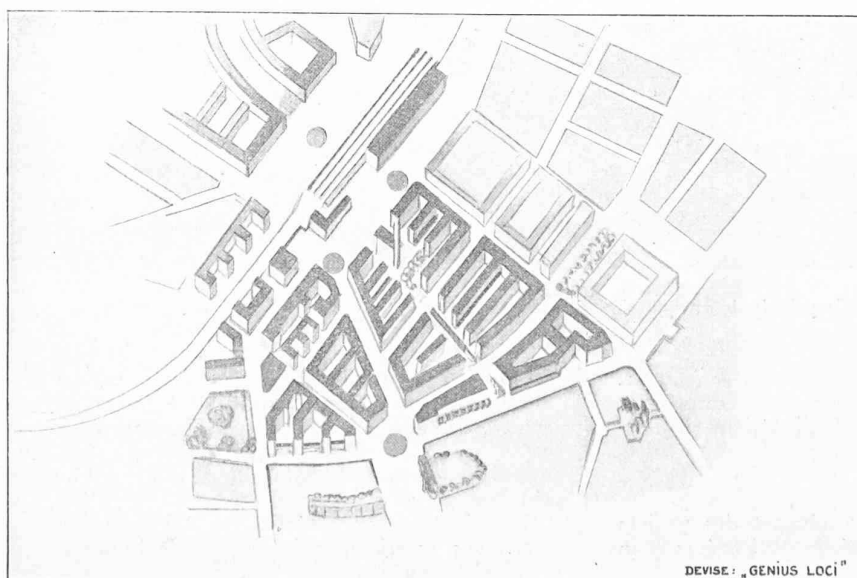
S'il apparaît que la construction de ce quartier doit encore faire l'objet d'études minutieuses, ce concours aura démontré une fois de plus l'absolue nécessité d'acquiescer tous les immeubles afin de permettre, dans un avenir pas trop éloigné, la réalisation du beau programme qui fera de l'Ile un joyau de notre ville.

Quartier des Pâquis.

Voilà un quartier bien maltraité dans le rapport du jury ! Il faut reconnaître que sa valeur en tant que zone de résidence ne répond pas à sa belle situation à proximité du lac. Ceci est d'ailleurs le cas également pour le quartier des Eaux-Vives. Il y a guérison possible, mais à plus ou moins longue échéance. Voici donc quelques remèdes :

Créer une ou deux larges artères commerciales (par exemple, rue de Berne et rue des Pâquis) avec suppression d'un certain nombre de ruelles dont le croisement sur ces artères rend la circulation dangereuse.

Aménager quelques places de jeux et promenades où se



CONCOURS POUR
L'AMÉNAGEMENT DE
LA « RIVE DROITE »,
A GENÈVE

1^{er} rang :
projet « Genius Loci », de
MM. Bodmer, ingénieur,
à Winterthur,
Kellermüller et Hofmann,
architectes à Winterthur
et Zurich.

Echelle 1 : 15 000

DEVISE : « GENIUS LOCI »

tivité à notre industrie du bâtiment. L'étude détaillée de ces quartiers constitue certainement la tâche la plus urgente de nos pouvoirs publics.

Les trams.

Quelques projets ont présenté des études assez poussées pour le réseau des lignes de trams. Voici en quelques mots les conclusions qui s'imposent pour la rive droite :

La ligne du quai des Bergues doit être reportée dans les rues des Etuves et du Cendrier (élargies naturellement !) pour rejoindre son tracé actuel à la place des Alpes.

Voilà qui va faire plaisir à nos automobilistes !

La station de Chantepoulet, qui sert de gare aux lignes rurales, a été déplacée en l'île par les uns et près de la gare C. F. F. par les autres. Les premiers ont certainement tort, car il n'est pas raisonnable de faire pénétrer au cœur de la ville des convois trop encombrants. Il est bien préférable de créer deux gares où aboutissent les lignes rurales, l'une à Rive pour la rive gauche, et l'autre à la gare pour la rive droite. Ces deux gares terminus seraient pratiquement reliées entre elles et avec le reste de la ville par la ligne de ceinture, le centre de l'agglomération étant ainsi réservé uniquement aux lignes purement urbaines.

Les quais.

Si nous terminons sur ce sujet, ce n'est certes pas parce que nous l'estimons le moins important de tous, mais plutôt parce que le concours n'a guère apporté de solutions à ce problème. Ce sera donc à nos autorités à le faire. Les quais sont le visage de Genève, et nous voudrions voir nos concitoyens plus soucieux de lui conserver la simple dignité que lui prête une grande partie des façades du siècle dernier, plutôt que de laisser grimacer les bâtiments que l'on peut apercevoir aux alentours de la rade. Nous ne demandons pas le maintien à tout prix de ces anciennes constructions, mais bien plutôt le maintien du caractère de nos quais ; ce serait peut-être plus méritoire que de conserver certaines constructions de la vieille ville.

Conclusions.

Il n'y a donc pas dans ce concours, nous l'avons déjà dit, de projet directement réalisable, puisqu'il s'agissait d'un concours d'idées ; mais il y a une quantité de suggestions intéressantes qui seront utiles à nos administrations si elles savent en profiter ! Il y a aussi l'indication d'une direction nouvelle imprimée à la science de l'urbanisme, et il est indispensable que nos autorités s'inspirent de cet esprit nouveau plus optimiste et plus audacieux, car nous voulons une ville qui soit réellement adaptée aux besoins de notre époque et qui regarde vers l'avenir.

ARNO.

Rapport du jury.

Le jury s'est réuni les 11, 12 et 13 février 1930, sous la présidence de M. Jean Uhler, conseiller administratif délégué aux Travaux. M. Laverrière, empêché, a été remplacé par M. Albert Bourrit, architecte, suppléant. Le jury a siégé au complet.

Ont pris part aux travaux du jury, avec voix consultative, MM. E. Choisy, directeur de la Compagnie genevoise des tramways électriques ; G. Zoller, chef de la Police cantonale, et P. Muller, inspecteur adjoint du Service cantonal des automobiles, remplaçant M. Nerbolier, empêché. MM. H. Roche, architecte du Service des Travaux, et Albert Giuntini, secrétaire du Service des Travaux, assistaient également aux séances du jury.

Le jury s'est trouvé en présence de vingt et un projets, parvenus dans les délais et les conditions fixés au programme.

Le jury a procédé à l'examen de tous les projets et a décidé de consigner, dans un rapport sur chaque projet, les observations que cet examen lui a suggérées.

Dans les notes qui suivent le jury désigne, sous l'appellation de « Faubourg », l'ensemble du quartier qui devait être étudié en détail.

N° 8. — Genius Loci.

Faubourg. — L'aménagement du quartier est guidé par la suppression des rues de Chantepoulet et de Cornavin et la

création d'une vaste place s'étendant de la Servette à la rue des Alpes. Ce dispositif entraîne la suppression de l'église de Notre-Dame. En admettant ce sacrifice le plan présente un grand intérêt car les liaisons Gare—Bel-Air et Servette—Mont-Blanc se faisant par l'intermédiaire de la place, un certain nombre de mauvais nœuds de circulation disparaissent et, d'autre part, le lotissement général devient très clair.

Les rues de Berne et des Pâquis sont prolongées jusqu'à Coutance et amènent un mouvement commercial désirable dans ce quartier. La rue Rousseau devient une artère d'agrément plantée d'arbres.

Le morcellement de chaque mas entre artères de circulation peut être modifié, selon l'utilisation ultérieure de ceux-ci, sans changer l'ordonnance générale du plan. La liaison Servette—Bel-Air est facilement réalisable.

L'aménagement du quartier du Seujet est intéressant par l'orientation des bâtiments et la disposition d'un quai bas pour voitures et d'un quai haut pour piétons est ingénieuse. Le quai haut pour voitures ne serait en effet pas recommandable à cause du mauvais débouché pour la circulation à l'extrémité du pont de la Coulouvrenière.

L'étude du quartier de l'île est insuffisante.

Pâquis. — Il eût été préférable de supprimer quelques rues transversales plutôt que celles parallèles au quai, ce qui aurait diminué l'inconvénient des croisements sur les rues de Berne et des Pâquis. L'étude du quartier n'a pas été poussée.

Quartiers derrière la gare. — L'étude de la voie d'accès à la S. d. N. est bonne ainsi que le débouché de cette artère vers la Gare. Le nombre des croisements de circulation est réduit au minimum.

L'aménagement des quartiers de Beaulieu et de Vermont est particulièrement heureux par la disposition des bâtiments.

Les surfaces de verdure sont judicieusement réparties.

Le quartier des Grottes serait à revoir au point de vue de l'utilisation commerciale des terrains qui est insuffisante.

Quais. — La réglementation des façades est simplement limitée à la hauteur des façades.

Tramways. — Il manque la ligne Bel-Air—Mon-Repos. La gare des tramways prévue sur les ponts de l'île serait plus nécessaire sur la place de la Gare car il est inutile de compliquer la circulation dans le centre en y amenant les convois des lignes rurales.

Les auteurs donnent quelques indications sommaires sur les moyens de réalisation de leur projet.

Projet de valeur par la clarté du plan et la franchise des conceptions. Les sacrifices proposés par la suppression de la rue de Chantepoulet et de l'église de Notre-Dame sont raisonnables et correspondent à des avantages réels par la création d'un beau centre urbain digne des opérations de grande envergure exécutées, au milieu du siècle dernier, dans les quartiers des fortifications.

(A suivre.)

L'électrification du «Jura Neuchâtelois»

La ligne Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds—Le Locle a été construite de 1856 à 1860 par la Compagnie du «Jura Industriel» et coûta environ dix-huit millions. Cette Compagnie ne put faire face à tous ses engagements et, en 1865, ce chemin de fer fut acheté par une compagnie du même nom qui succéda à la première ; en 1875, ce chemin de fer passa aux mains du «Jura-Berne-Lucerne». En 1886, il fut racheté par le canton de Neuchâtel pour passer enfin à la Compagnie du Jura Neuchâtelois.

Les circonstances dans lesquelles ce chemin de fer est exploité ont toujours été très onéreuses ; profil accidenté de la ligne, différences d'altitude, ouvrages d'art considérables, conditions atmosphériques défavorables. Toutes ces causes expliquent pourquoi, malgré un développement normal du trafic, les excédents d'exploitation aient à peine suffi à faire face aux dépenses et qu'ils aient été insuffisants pour le service des intérêts de la dette, dont le canton de Neuchâtel devait faire l'avance.