

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 74 (1948)  
**Heft:** 13-14  
  
**Artikel:** Genève, cité internationale  
**Autor:** Martin, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-56025>

### **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:** 16.01.2026

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

## Genève, cité internationale

par E. MARTIN, architecte, à Genève

### La destinée internationale de Genève

La destinée de Genève, comme ville de caractère international, s'est manifestée à plusieurs reprises au cours de son histoire.

Dotée par la nature d'une situation privilégiée à l'extrémité du lac Léman, étape importante de la grande voie nord-sud de l'Europe occidentale qui traverse le Plateau suisse, Genève, occupée par Jules César lors de la conquête des Gaules pour fermer aux hommes du Nord la route du Midi, devint une citadelle de Rome à l'une des extrémités de l'Empire. Sa première mission fut latine à la limite de deux mondes.

Le moyen âge voit apparaître Genève comme une ville d'Eglise. Les routes commerciales qui la desservent en font aussi un centre économique important caractérisé par ses foires.

Au XVI<sup>e</sup> siècle, elle chasse son dernier évêque et le peuple genevois souverain embrasse la Réforme. Genève devient alors le bastion le plus avancé vers le sud du monde protestant qui s'étend dans toute la partie septentrionale de l'Europe. Elle a son front tourné vers le Midi. Petite ville indépendante et souveraine, elle devient la métropole d'une grande idée et de ce fait cité européenne.

Puis, au lendemain de la Réformation, Genève est la cité du refuge des libertés individuelles opprimées; elle lutte

pour son indépendance politique et pour la cause protestante.

Petite ville de 12 000 habitants, enfermée dans ses remparts, maîtresse d'un territoire minuscule et de plusieurs tenants, Genève surélève ses maisons pour recevoir ceux que l'Europe protestante, en partie persécutée, envoie à l'Académie de Calvin dont les maîtres illustres entretiennent un foyer de vie morale et de culture qui rayonne au loin.

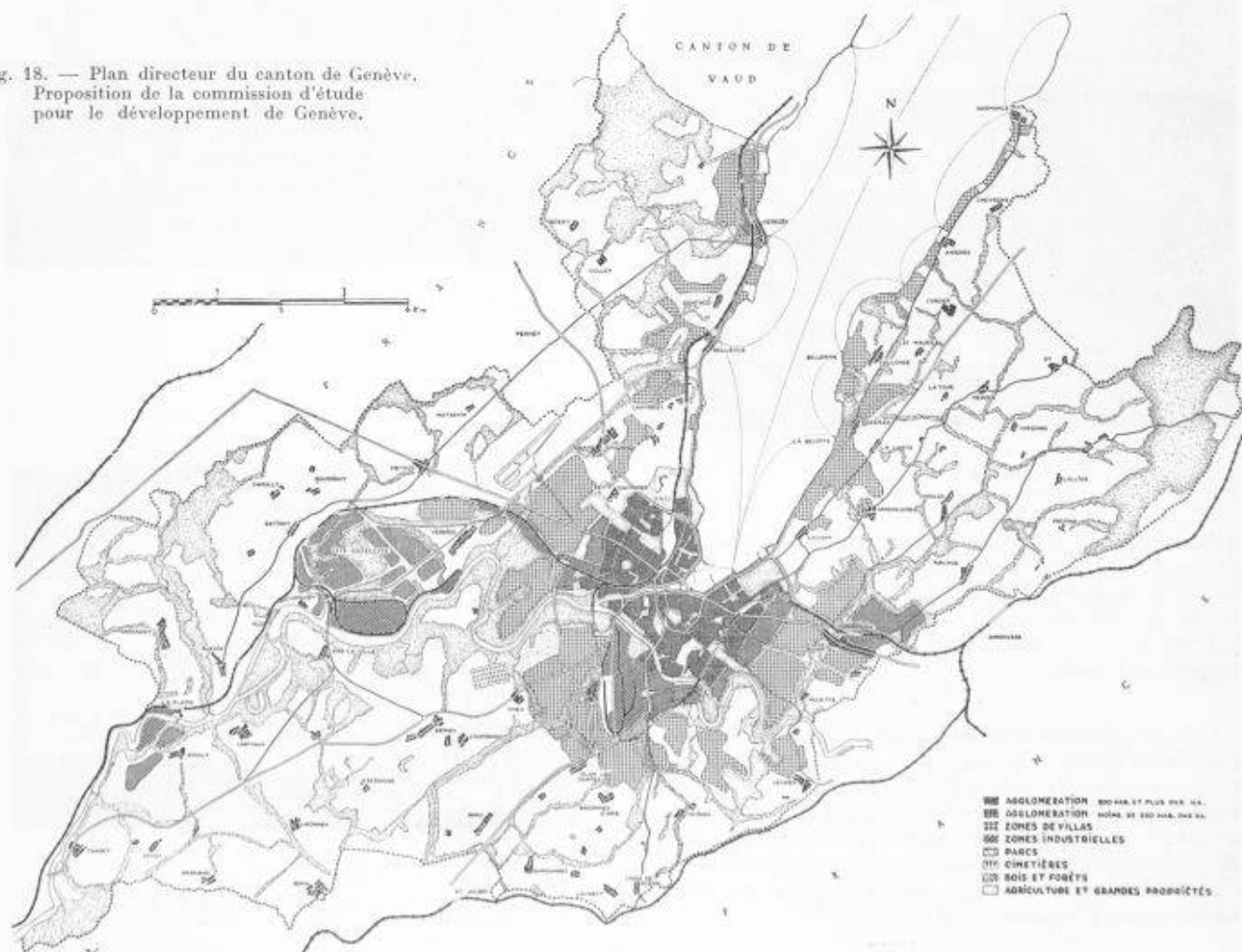
C'est alors que l'enseignement supérieur a pris naissance à Genève; son organisation a obéi, elle aussi, dès l'origine, à une préoccupation d'ordre international qui se manifeste aussi bien dans le corps professoral que dans celui des étudiants.

A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, après des périodes de troubles intérieurs, lorsque, par l'annexion française Genève perdit son indépendance, on aurait pu croire sa destinée accomplie. Bien au contraire, Genève, foyer de culture et centre de pensée, s'est relevée.

Les étroites limites de son canton, à peine suffisant pour répondre aux besoins de son existence économique, ont été fixées lors de son entrée dans la Confédération suisse. Genève, canton suisse, n'est plus dominée comme aux siècles précédents par le souci de l'indépendance menacée, mais elle conserve sa tradition de dévouement à un grand idéal.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, c'est à Genève que fut fondée l'œuvre de la Croix-Rouge qui y fixa son siège; c'est à Genève aussi

Fig. 18. — Plan directeur du canton de Genève.  
Proposition de la commission d'étude  
pour le développement de Genève.



qu'eut lieu la réunion du premier Tribunal d'Arbitrage international pour juger le conflit de l'Alabama (entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique).

Au XX<sup>e</sup> siècle, grâce au privilège de la neutralité suisse, Genève devint le siège de la Société des Nations et de très nombreuses institutions internationales qui lui donnèrent un essor nouveau pendant la période difficile de dépression économique qui suivit la guerre de 1914-1918.

Nous voulons insister aussi sur l'orientation naturelle que Genève, centre international, a donné à son enseignement. Ce n'est pas par hasard que tant d'institutions internationales s'y établirent (la Fédération qui les groupe en comptait une cinquantaine avant la guerre), elles y trouvèrent un climat favorable à leur fonctionnement. Cela constitue un capital unique et inappréciable pour la formation d'une élite que nulle autre ville ne pourrait préparer.

Des aménagements furent créés à cette époque pour répondre aux besoins des institutions nouvelles qui venaient s'établir à Genève. Puis l'année 1939, qui vit partir la plupart de nos hôtes, plaça Genève dans une situation difficile. Sa destinée de ville internationale était-elle brusquement terminée, ou pouvait-on espérer, à l'issue du conflit mondial, de voir se reformer à Genève un centre international.

Les plans d'urbanisme et les projets qui ont été établis pendant la guerre, en vue de diriger et d'orienter le développement futur de Genève, devaient-ils compter avec optimisme sur le facteur international et toute l'activité qu'il pouvait apporter à Genève.

Il ne semblait pas possible qu'une cité, dont l'histoire est faite de hauts et de bas extrêmes, et qui a su conserver, à travers ses moments les plus difficiles, un esprit de qualité

universelle, puisse perdre l'héritage qui fit sa renommée mondiale.

L'année 1946 qui fut marquée par la reprise du Palais de la S. d. N. par l'O. N. U. et par l'installation à Genève du centre européen et de nombreuses conférences internationales, confirma la mission internationale de Genève.

#### Le plan de développement de Genève

Genève, ville de 140 000 habitants, au centre d'un canton minuscule, est entourée d'une ceinture de frontière étrangère qui se développe sur plus de 100 kilomètres et dont le point le plus éloigné n'est guère qu'à une quinzaine de kilomètres du centre de la ville et les points les plus rapprochés, au N.-W. et au S.-E., à 4 et 5 kilomètres seulement (fig. 18). Elle est rattachée à la Suisse par une étroite bande de territoire qui ne comporte que 7 kilomètres de frontière cantonale commune.

Ces deux facteurs, proximité des frontières politiques et exigüité du territoire, sont deux éléments essentiels à retenir dans l'étude d'un plan de développement de la ville de Genève.

Il s'agit donc, dans une étude de cette nature, compte tenu du caractère et de la tradition internationale de Genève, de rechercher au delà des limites administratives de la ville et des limites politiques du canton tous les éléments capables d'influencer le développement de l'agglomération genevoise pour les concrétiser dans des études et des projets, qui ne pourront se réaliser que si les circonstances ou des décisions prises au delà de nos étroites limites politiques le permettent.

Le problème des grandes voies de communication, tant économiques que touristiques, qui pourraient emprunter pour

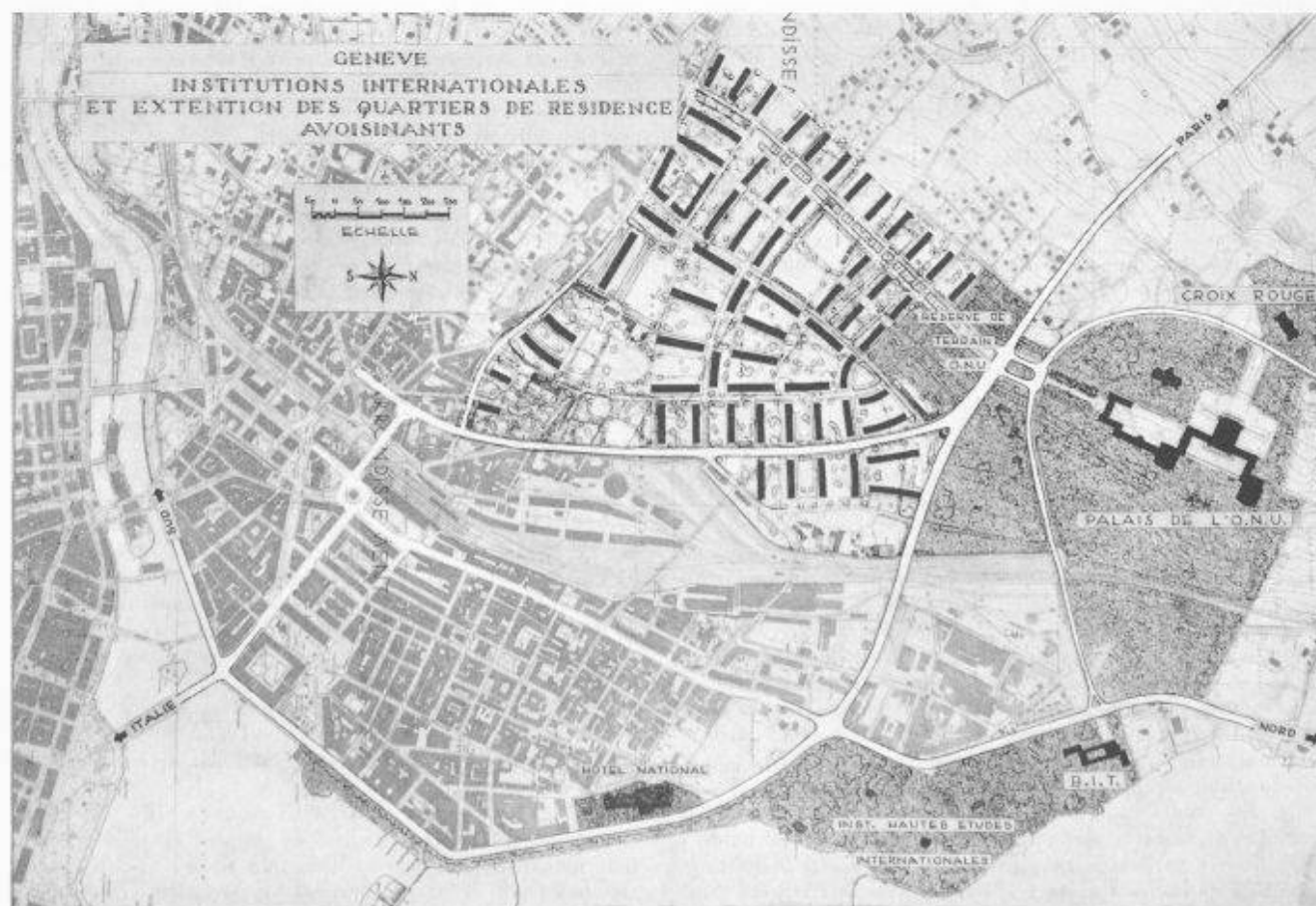


Fig. 19. — Les institutions internationales et l'extension des quartiers de résidence avoisinants, Genève.

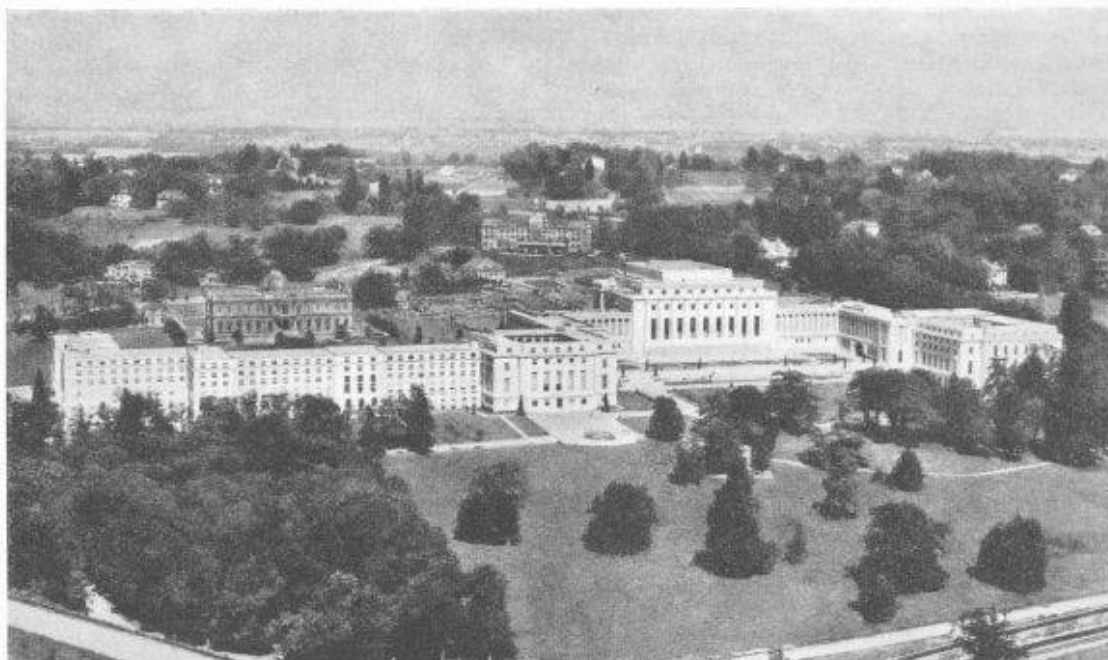


Fig. 20. — Le Palais des Nations, Genève. Vue à vol d'oiseau du côté du lac.  
C. Broggi, Nénot et Flegenheimer, C. Lefèvre, J. Vago, architectes.

quelques kilomètres le territoire genevois sont caractéristiques à ce point de vue. Ce sont des courants qu'il faut rechercher au loin. Certains existent, mais d'autres sont susceptibles de se créer par de judicieuses entreprises; nous pensons en particulier à la route blanche, de Paris à Turin par le tunnel du Mont-Blanc, route des Alpes ouverte toute l'année, dont Genève serait une étape importante. Nous pensons aussi à la voie navigable du Rhône qui aboutirait à Genève pour se prolonger et se raccorder aux réseaux navigables du nord par le canal transhelvétique.

De telles réalisations, dont Genève bénéficierait largement au point de vue économique, échappent presque totalement à son influence, mais les plans de développement de la ville doivent ménager toutes les possibilités de réalisation de tels projets.

Dans le domaine des institutions internationales, avec tout ce qu'elles entraînent avec elles, le problème pour l'urbaniste genevois est de même nature; il faut être prêt à recevoir des institutions, des services ou des conférences importantes, qui auront décidé au loin, pour des raisons variées, d'établir leur siège à Genève.

Le territoire étant exigu et la place disponible restreinte, il faut placer l'essentiel à la bonne place tout en ménageant des possibilités pour toutes les réalisations éventuelles que l'on peut pressentir. Ces études doivent aussi tenir compte du caractère et de la structure de la ville et du canton, et mettre en valeur ce qui en fait le charme et la beauté.

Le plan en couleur, établi par une commission chargée par le Département des travaux publics de l'Etat de Genève de l'étude de ces problèmes, donne l'image de l'agglomération future harmonieusement développée, en tenant compte de tous les facteurs qui influenceront son développement et de toutes les réalisations essentielles à son existence et à son bon fonctionnement.

Un des points importants a été de montrer que Genève pouvait s'agrandir et permettre la résidence de 200 000 habitants tout en gardant son caractère et une importance qui ne sera disproportionnée ni avec le site, ni avec le territoire du canton.

Les activités internationales représentent un pourcentage

relativement faible de la population genevoise. L'étude de la répartition de la population et de son activité a démontré que, même dans une ville comme celle qui nous intéresse, plus de 60 % de la population active travaille dans l'industrie et le commerce. Il fallait donc trouver des zones industrielles, car les zones actuelles sont insuffisantes en surface pour les besoins futurs et d'autre part, si on veut respecter l'esthétique de la ville, certaines zones industrielles ne devront pas s'étendre et devront même disparaître.

Seule la plaine de la Praille au S.-E. de la ville était disponible à cet effet et permettait de mettre à disposition de l'industrie des surfaces de terrain desservies par voies ferrées qui, réservées à des industries moyennes et légères, étaient proportionnées à une ville de 200 000 habitants.

D'autre part, un périmètre a été tracé pour fixer les limites maxima de la ville. Il correspondait à des limites naturelles et réservait à l'extérieur des zones d'habitation périphériques moins denses, des quartiers de villas dont quelques-uns s'étendent jusqu'à la frontière et, au delà, des zones agricoles et maraîchères nécessaires.

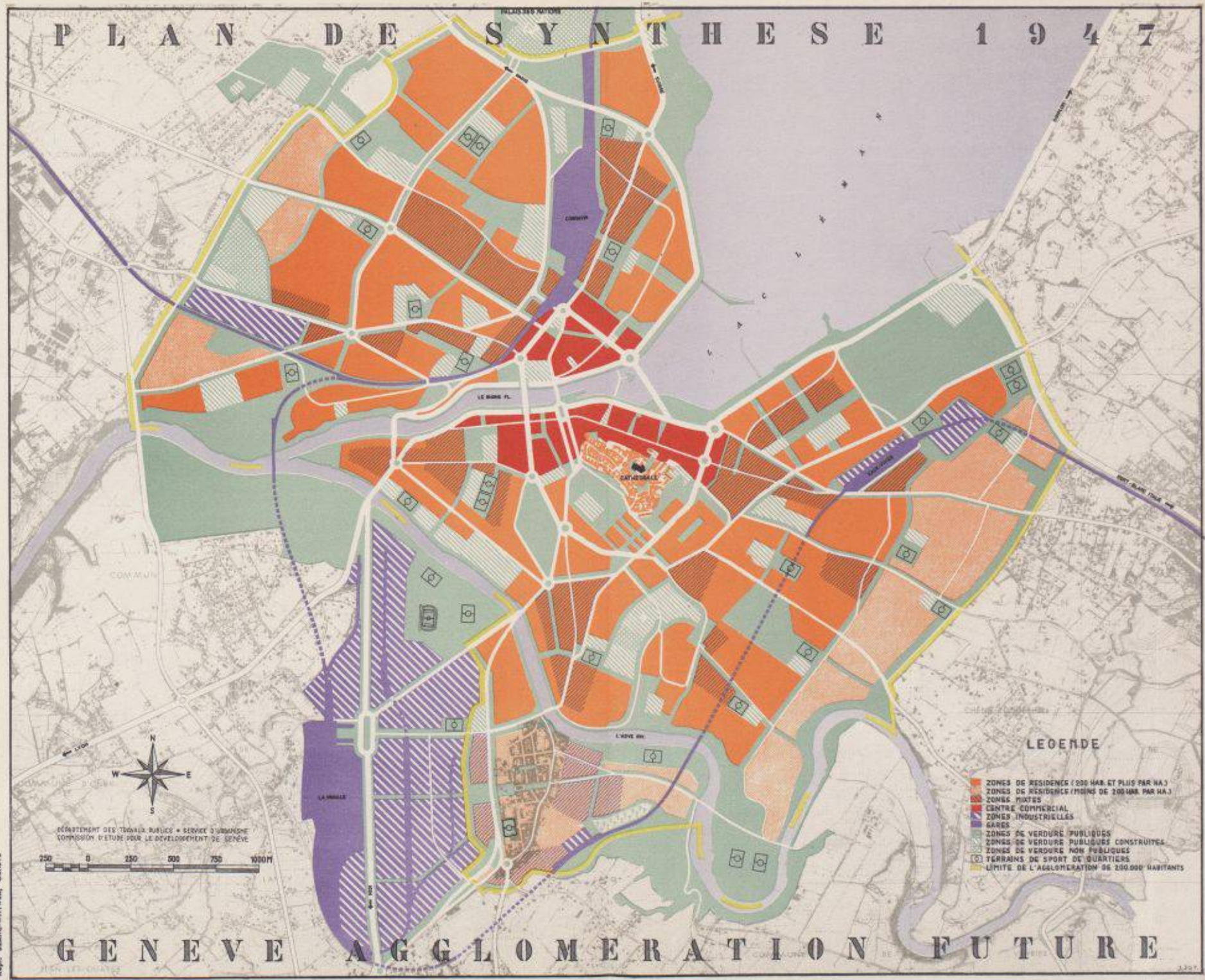
L'étude de la répartition de la population à l'intérieur de ce périmètre a été faite sur la base des densités à la suite d'une étude très approfondie de différents quartiers existants. Compte tenu de tous les espaces à réserver pour des destinations diverses, des parcs et des surfaces occupées par des bâtiments publics, et en admettant tant pour les quartiers existants à rénover que pour les quartiers neufs des densités ne dépassant pas 350 habitants à l'hectare, la zone urbaine ainsi délimitée pourra facilement recevoir les 200 000 habitants dont il vient d'être parlé.

Il convenait encore de ménager une soupape pour éviter que, lors d'une crise de croissance, Genève ne débordât fâcheusement au delà des limites judicieusement fixées par son extension.

Toujours en relation avec l'activité industrielle qui est à la base de la colonisation, il a été proposé de ménager une zone industrielle sur la rive droite du Rhône quelques kilomètres à l'aval de l'agglomération (fig. 18). Cette zone industrielle pourrait facilement prendre un essor important pour l'industrie chimique, l'industrie lourde et pour le commerce



# PLAN D'ENSEMBLE 1947



## LEGENDE

- ZONES DE RESIDENCES (200 HAB. ET PLUS PAR HA.)
- ZONES DE RESIDENCES (MOINS DE 200 HAB. PAR HA.)
- ZONES MIXTES
- CENTRE COMMERCIAL
- ZONES INDUSTRIELLES
- GARES
- ZONES DE VERDURE PUBLIQUES
- ZONES DE VERDURE PUBLIQUES CONSTRUITES
- ZONES DE VERDURE NON PUBLIQUES
- TERRAINS DE SPORT DE QUARTIERS
- LENGUE DE L'AGGLOMERATION DE 200.000 HABITANTS

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS - SERVICE D'URBANISME  
COMMISSION D'ETUDE POUR LE DEVELOPPEMENT DE GENEVE

0 250 500 750 1000 M

# GENEVE AGGLOMERATION FUTURE

Seite / page

leer / vide /  
blank



d'importation en relation éventuelle avec la voie navigable du Rhône et la création d'un port fluvial que la région permettrait d'aménager.

Les terrains conviendraient à cette destination; ils pourraient être facilement raccordés aux principales voies et artères de communication.

Cette nouvelle zone d'industrie provoquerait la création d'une petite cité s'étendant sur les coteaux avoisinants qui pourrait grouper une population s'élevant jusqu'à 30 000 habitants environ.

Il semble ainsi possible de conserver à Genève sa physionomie particulière de petite cité et de grande ville internationale, et de lui accorder des possibilités d'essor économique assez large tout en respectant scrupuleusement son caractère.

### Les Palais internationaux

Les études qui aboutirent de 1926 à 1933 à la construction du Palais des Nations sur les terrains de l'ancienne propriété Revillod dans une position dominante, face à la vue classique de Genève sur le Mont-Blanc, consacrèrent définitivement à la vie internationale la superbe région, admirablement plantée, qui s'étend entre les quais de la rive droite et le coteau de Pregny (fig. 19). Ce bâtiment, édifié à la suite d'un concours par un groupe de cinq architectes, MM. Broggi, Nenot, Flegenhimer, Lefèvre et Vago, est le plus grand édifice qui ait été construit en Suisse. La disposition adoptée groupe autour d'une cour d'honneur ouverte sur le lac, les trois bâtiments principaux, au centre celui de l'Assemblée, et de chaque côté le bâtiment de la Bibliothèque et celui du Conseil qui se prolonge par la grande aile du Secrétariat (fig. 20).

Le Bureau international du Travail (B. I. T.) s'était établi, en 1926 déjà, dans un beau bâtiment administratif construit à cet effet par M. Epitoux, architecte, sur un terrain situé au bord du lac, au-dessous de l'emplacement du Palais des Nations (fig. 21).

L'Hôtel National, à l'extrémité du quai qui porte le nom du fondateur de la Société des Nations, fut consacré à titre provisoire au siège de la S. d. N. jusqu'au moment où elle put occuper son palais. On y construisit une annexe à l'occasion de la Conférence du désarmement contenant de grandes salles de séance. Cet hôtel fut affecté ensuite à diverses associations internationales qui vinrent s'établir à Genève.

L'Institut des Hautes Etudes Internationales, rattaché à l'Université, vint ensuite s'installer dans une villa au bord du lac à proximité des importantes bibliothèques internationales.

Tout récemment encore, le Comité international de la Croix-Rouge établit son siège dans l'ancien Hôtel Carlton au-dessus du Palais des Nations.

Cet ensemble remarquable d'établissements et d'institutions que Genève a pu réunir et placer dans la plus belle situation dont elle disposait, il convenait de le relier, par des artères nouvelles ou rectifiées, avec la ville et avec les routes principales du secteur avoisinant. C'est donc à l'époque de la construction du Palais des Nations que le gouvernement genevois élargit la route de Suisse et son aboutissement sur le quai, créant un aménagement d'une très belle tenue pour l'artère de pénétration de tout le courant de circulation provenant du nord.

Se greffant sur cette artère, il créa l'avenue de France qui aboutit à la route de la Faucille en passant par la place des Nations et qui forme la voie d'accès principale au palais; une autre artère, l'avenue de la Paix, qui relie la place des Nations et le B. I. T., se prolonge jusqu'à l'entrée principale



Fig. 21. — Le Bureau international du Travail, Genève.  
G. Epitoux, architecte F. A. S., S. I. A., Lausanne.

de la salle des Assemblées et dessert actuellement aussi le siège du Comité international de la Croix-Rouge.

Genève manque de place, d'appartements et d'immeubles pour loger confortablement ses hôtes internationaux, tout le personnel qu'occupent ces institutions et tous ceux qui pour des raisons fort diverses gravitent autour.

A proximité du Palais de l'O. N. U., un nouveau quartier de résidence va se développer sur les terrains situés à l'ouest de la gare de Cornavin. De grandes propriétés se sont vendues, un plan d'ensemble a été tracé qui prévoit un groupement très aéré de blocs d'immeubles importants qui permettront de loger quelques milliers d'habitants (fig. 19).

Dans ce plan d'ensemble qui s'étend jusqu'à la place des Nations, l'Etat de Genève a eu la prudence de réserver les terrains les plus rapprochés du Palais des Nations, pour pouvoir faire face à de nouvelles demandes de constructions d'immeubles destinés à de nouveaux organismes de caractère international.

### Les grands aménagements publics

L'essor économique de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> siècle permit à Genève de doubler sa population et de devenir à ce point de vue la plus grande ville de Suisse. C'est à cette époque qu'on entreprit la construction des quais, qu'on édifia les principaux bâtiments publics; la ville s'étendit sur les terrains des anciennes fortifications, la première ligne de chemin de fer fut installée.

Au cours de ces dernières années, un nouvel effort a été fait et ce furent les grandes voies de communication qui retinrent l'attention du gouvernement genevois.

Genève devait maintenir des relations directes et rapides avec le reste du monde, elle a su conquérir sa place, s'imposer dans le réseau aérien international et devenir une des principales étapes européennes de nombreuses entreprises de transport aérien étrangères. Le nom de Genève figure dans les compagnies exploitant des lignes de navigation aériennes intercontinentales.

L'aérodrome de Genève à Cointrin, reconnu officiellement par l'Office aérien fédéral en 1920, a été ouvert au trafic en 1922. Grâce à des améliorations successives, il a été possible de le maintenir continuellement au niveau des exigences d'un trafic en développement constant.



Fig. 22.  
L'aérodrome de Cointrin,  
Genève, vu du sud-ouest.

La situation topographique de la place de Cointrin, légèrement surélevée et dégagée par rapport à son voisinage immédiat, bénéficie d'un régime des vents spécialement favorable. En effet, étant canalisés entre le Jura et le Salève, ils gardent pratiquement la même direction dans un sens comme dans l'autre. Cointrin peut donc se contenter d'une seule piste orientée dans l'axe des deux vents dominants N.-E. — S.-W. Cette disposition unique offre des avantages considérables d'économie, d'exploitation et de sécurité (fig. 23).

Les travaux de construction de l'aéroport, qui s'intensifient, dès 1941, grâce à la clairvoyance du gouvernement genevois, sont en voie d'achèvement. La piste bétonnée de 400 mètres, prolongée en 1941 à 950 mètres, subit à fin 1942 une extension à 1200 mètres pour atteindre en 1946 sa longueur actuelle de 2000 mètres (fig. 22).

Actuellement, les travaux portent sur l'établissement des voies d'accès et la construction de l'aéroport et des hangars.

Le gros-œuvre de l'aérogare, dont la façade se développe sur un front de 230 mètres, est actuellement terminé.

De grands hangars destinés à abriter les grands véhicules aériens compléteront ces installations. Munis de portes cou-

lissantes de 15 mètres de hauteur, ils comprennent un garage de  $170 \times 60$  mètres auquel s'ajoutent une halle de montage et des ateliers de réparation. Ces hangars seront achevés dans le courant de cette année.

L'aéroport de Genève est ainsi destiné au plus bel avenir.

Dans le domaine de la voie ferrée, Genève possède une gare de passage d'une certaine importance sur la grande ligne nord-sud du réseau européen. Par contre, le trafic est-ouest ne touche pas Genève; la ligne Paris-Simplon-Orient passe par Lausanne et celle de Paris-Mont-Cenis Italie par Culoz. Genève n'est donc qu'une étape de liaison entre deux croisées importantes.

La situation ferroviaire régionale n'est pas meilleure. Les quelques voies régionales, qui ont été établies, détournent de Genève le trafic commercial et touristique à destination de la Suisse et même du Valais, en empruntant un tracé qui évite le territoire cantonal. Il ne semble pas qu'il y ait encore une possibilité de revenir sur ces tracés établis, mais au point de vue local, une réorganisation est en cours: le raccordement de la gare de Cornavin située sur la rive droite à la gare des Volandes située sur la rive gauche. La première étape de cette réalisation permettra de mettre en valeur un nouveau quartier industriel dans la plaine de la Praille et d'y créer une grande gare de marchandises et de triage et la seconde de relier la gare des Volandes et le réseau des chemins de fer de Savoie au réseau suisse en créant une sorte de voie de ceinture réunissant les différents centres industriels locaux dont plusieurs ne sont pas encore rattachés au réseau suisse des C. F. F.

Cette disposition heureuse dotera Genève, point important de pénétration des marchandises destinées à la Suisse, d'une gare réservée uniquement à la formation et à la décomposition des trains de marchandises. Elle permettra aussi de limiter l'expansion territoriale, d'ailleurs presque impossible de la gare de Cornavin, et de la consacrer plus spécialement au trafic des voyageurs, sans causer de préjudice aux quartiers qui l'environnent dont la situation privilégiée doit être affectée à la résidence. Enfin, par ces aménagements, on évitera aussi l'installation de nouvelles industries ou une extension trop importante des industries existantes aux abords de la gare de Cornavin, dans la région des parcs et près des palais internationaux.

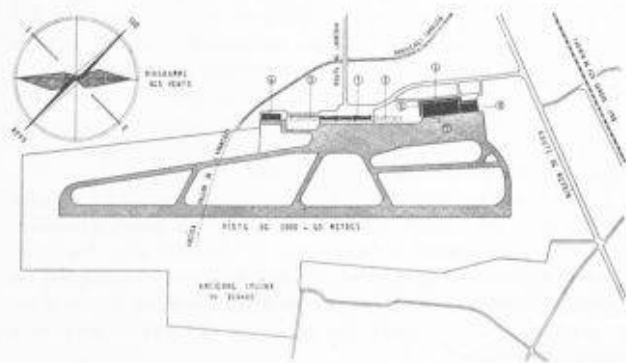


Fig. 23. — L'aérodrome de Cointrin, Genève.

Légende : 1. L'aérogare ; 2. Extension de l'aérogare ; 3. Les grands hangars ; 4. La halle de montage ; 5. Les ateliers de réparation ; 6. Les hangars pour avions légers ; 7. La place de stationnement.



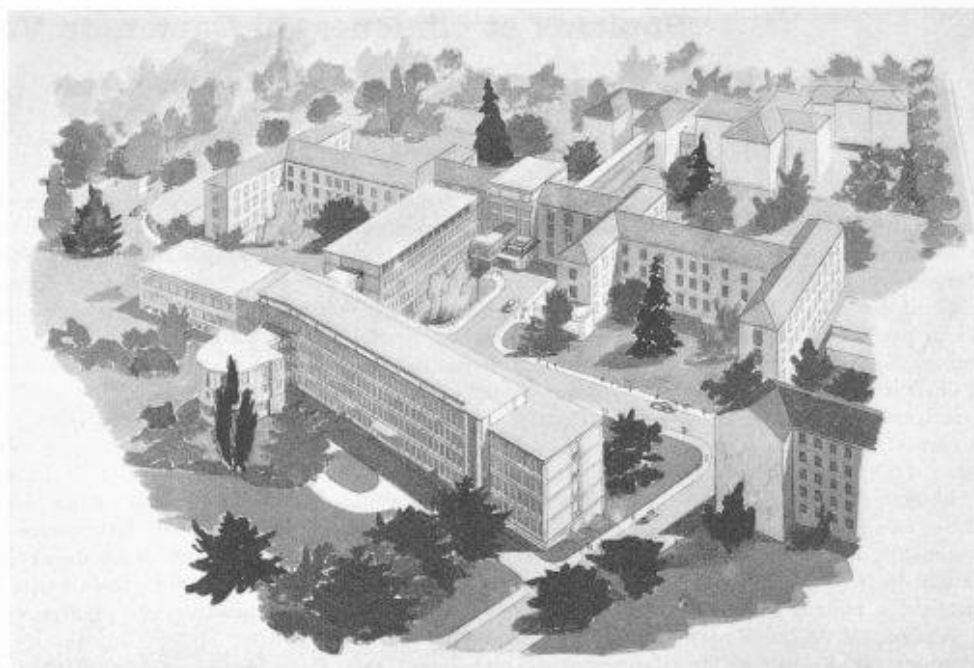


Fig. 24.  
L'Hôpital cantonal, Genève.  
Première étape  
de reconstruction :  
le bâtiment des polycliniques.

A. Hocchel F. A. S., S. I. A.  
et P. Nierlé, architectes ;  
J. Erb, A. Lozeron F. A. S., S. I. A.,  
architectes, Genève.

En ce qui concerne les routes, on peut dire que Genève possède l'amorce d'un excellent système routier formé d'artères radiales, reliées par une voie circulaire interne. Toutes ces artères, à l'exclusion de la route de Suisse, se dirigent vers la France. Quelques-unes d'entre elles sont des voies internationales.

Les points de pénétration des différentes artères dans le canton et même dans la ville sont nettement définis. Il conviendrait de préciser le passage de quelques-unes de ces voies de pénétration dans la ville, car il importe qu'une ville de tourisme possède un réseau clair et simple de ses grandes artères.

L'examen du trafic sur les principales routes qui convergent vers Genève et aux principaux postes frontières confirme l'importance du trafic nord-sud ; le poste frontière de Saint-Julien sur la route du Midi est, de tous les postes suisses, celui qui a vu passer le plus de véhicules étrangers (en août 1937).

Malgré tout, la possibilité de faire de Genève une croisée de routes touristiques internationales n'est pas perdue. Elle dépend de la réalisation de l'autostrade Paris-Turin par le tunnel du Mont-Blanc et le col de la Faucille dont la réalisation résultera de la décision et des accords de la France et de l'Italie. La branche de cette artère qui se dirige vers Paris est déjà réalisée, celle qui se dirigerait vers le Mont-Blanc pourrait emprunter le quai des Eaux-Vives jusqu'à la limite de la ville pour se diriger depuis ce point par un vallon boisé en direction de la frontière française. Comme nous l'avons vu ci-dessus, les artères principales de pénétration par les quais de la rive droite ont été aménagées dans les années qui suivirent la construction des palais internationaux. Par contre, le tracé de l'importante artère du Midi est mal déterminé sur tout le parcours urbain.

Dans une ville comme Genève, il serait naturel que les grandes artères pénétrèrent jusqu'au centre par les quais du Rhône et ceux du lac en suivant la voie d'eau qui traverse la ville. Les quais du lac empruntés par les artères de Paris, de Suisse et du Simplon sont tracés. Il conviendrait de les prolonger par les quais du Rhône, ce qui permettrait de clarifier et de décongestionner une partie importante du trafic des véhicules qui traversent Genève tout en mettant en valeur un site remarquable et en raccordant sur un système

de circulation très simple les artères de Lyon et du Midi.

Genève peut encore, si les circonstances le permettent, devenir une étape d'une voie navigable traversant l'Europe du nord au sud. De nombreuses solutions ont été envisagées pour le passage de ce canal sans qu'aucune d'entre elles n'ait pu être retenue, compte tenu de l'échéance très lointaine et éventuelle d'une telle réalisation. Toutes les solutions qui libèrent entièrement les quartiers bâtis de l'emprise d'un tel canal paraissent préférables.

Quant au port fluvial, il semble qu'il ait trouvé un emplacement favorable sur les berges du lac de retenue de l'usine hydro-électrique de Verbois, en relation avec une réserve de terrains industriels et la création d'un petit centre de résidence avoisinant.

Parmi les grands aménagements publics, il convient de mentionner encore les études importantes et les réalisations déjà partiellement effectuées en vue du renouvellement complet de l'équipement hospitalier de Genève.

L'étude générale de la reconstruction de l'hôpital cantonal est faite ; sa réalisation qui dotera Genève d'un organisme de près de 900 lits est prévue en trois étapes, dont la première comprenant principalement le bâtiment des polycliniques va se mettre en chantier (fig. 24). L'agrandissement de la maternité et de la clinique ophtalmologique, ainsi que la reconstruction de la clinique infantile, font partie de ce vaste programme.

L'Université, dont certains enseignements attirent par centaines des étudiants étrangers dont le nombre dépasse de beaucoup celui des Genevois et des Confédérés, est trop à l'étroit dans ses anciens murs et se trouve dans de grandes difficultés matérielles, par manque de place essentiellement, pour remplir sa mission. Des études ont été faites en vue de réserver des terrains pour regrouper tous les Instituts médicaux et scientifiques dont certains vont se réaliser prochainement.

Il est essentiel que Genève tienne son rang comme centre de culture internationale.

Enfin, Genève se préoccupe de son équipement touristique et envisage la construction et l'agrandissement de quelques hôtels.

Genève a su reconquérir sa place de cité internationale, elle doit maintenant la conserver.