

Cité satellite de Meyrin

Autor(en): **Payot, Louis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **90 (1964)**

Heft 3: **Urbanisme genevois**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66969>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

nous avons créé, pour eux, une tête de ligne exterritorialisée, permettant aux habitants de l'Ain et de la Savoie d'éviter une douane inutile et facilitant, pour les passagers non français (Genève-Paris ou Genève-Nice) en les groupant, les formalités policières et douanières. Le fonctionnement de cette aérogare est semblable à celui des bâtiments principaux : arrivée au sous-sol, départ à l'étage (pour ceux qui quittent ou arrivent en France) et, pour les Français, halle de plain-pied sans le moindre obstacle, permettant ainsi un accès très simple aux avions.

Nous commençons, aujourd'hui, le chantier de l'aérogare de Genève avec enthousiasme. Les plans actuels sont le résultat dessiné de la collaboration d'un collègue de spécialistes, dont nous n'avons fait que résumer les idées en les « architecturant », sachant très bien que notre rôle est essentiellement celui d'un coordinateur.

La synthèse que nous proposons, sans être parfaite, représente au mieux l'équilibre des données actuelles du problème.

Cité satellite de Meyrin

par Louis PAYOT, arch. EPF-SIA

Premier bilan

Il est parfois des hasards qui nous donnent à penser que souvent les urbanistes proposent et l'homme dispose.

Meyrin fut une commune longtemps paisible et typiquement agricole. Rien ne semblait la prédisposer à un développement assez exceptionnel. Dès l'après-guerre pourtant, deux faits importants, l'agrandissement de l'aéroport international et la création du complexe du Centre européen des recherches nucléaires (CERN) allaient absorber une partie non négligeable du territoire.

Par compensation, plutôt que d'agrandir la zone d'expansion du village, les autorités cantonales, vu les sacrifices consentis, projetèrent une cité nouvelle à créer de toutes pièces. L'Etat et son service d'urbanisme, bien que ne possédant aucune des parcelles dans la zone envisagée, délimita sur des terrains agricoles et de villas une aire d'expansion urbaine. L'expérience était hasardeuse ; il fallait y croire.

La qualité des terres arables n'étant pas spécialement bonne, les agriculteurs propriétaires furent sensibles au prix maximum, fixé alors à 14 fr. le m². La loi de l'offre et de la demande joua et, sans que de grandes investigations soient entreprises, une ville naissait.

Avec quelques années de recul, on peut se demander s'il fallait blâmer les promoteurs et les réalisateurs se lançant dans une aventure qui eût pu tourner court. Les pouvoirs publics, par manque de foi peut-être mais surtout faute d'un équipement administratif assez étoffé, n'avaient pas pu préparer l'opération dans son détail.

Ne minimisons cependant pas le travail effectué. Un plan masse était établi, ayant force de loi, fixant les idées générales mais, pour l'équipement, les voiries et réseaux divers, tout était à faire. Cet article, loin d'être une critique, aura atteint son but s'il peut attirer l'attention de tous les milieux techniques sur le sérieux et l'importance des études préalables. Une ville de 18 000 habitants à créer entièrement coûte environ 367 millions de francs.

Dépenses

	Fr.
Terrain : 800 000 m ² à 20 fr. le m ² , prix moyen	16 000 000
Réseau d'égouts (sans la station d'épuration)	4 000 000
Routes : 6,5 km	6 000 000
Eau, gaz, électricité	12 000 000
a) 7 500 000 fr. pour l'eau et son raccordement depuis la ville.	
b) Electricité : pour le réseau, mais sans le renforcement extérieur au dit.	
Téléphone :	
Câbles	1 000 000
Equipement du central téléphonique et câbles de liaison au dit	2 000 000
Cinq groupes scolaires	30 000 000
Un stade	2 000 000
Immeubles résidentiels, à 125 fr. le m ³	270 000 000
Lieux de culte	4 000 000
Bâtiments publics	5 000 000
Centre commercial	15 000 000
Transports publics (pour mémoire)	
	<u>367 000 000</u>

Apports

Taxe d'équipement	<u>13 000 000</u>
-----------------------------	-------------------

Dépenses à investir pour un habitant

en admettant un taux d'occupation de 1 habitant par pièce :	
Fr. 367 000 000 =	<u>Fr. 20 400</u>
18 000 hab.	

A l'heure de la recherche opérationnelle et du calculateur électronique, l'empirisme devrait être banni. Il n'est pas dans mes propos de subordonner l'impulsion créatrice à la logique sèche, mais le contrôle de l'une par l'autre paraît indispensable. A l'échelon cantonal, si ce n'est pas communal déjà, des mises au point du plan devraient être prescrites, des enquêtes établies sur les besoins déterminant les programmes. Toutes ces investigations sont de longue durée et demandent des spécialistes avertis, car des extrapolations avec des

réalisations étrangères sont bien souvent sujettes à des erreurs, les conditions et les rapports entre elles étant fort différents.

Devant l'ampleur des tâches, un comité de coordination se forma dont les membres représentaient le canton, la commune, les services industriels, les principaux constructeurs. Que de questions à débattre !

Aujourd'hui, le cap des cent séances est franchi et tout n'est pas résolu, étant donné les multiples problèmes grands et petits, programme des besoins, mise à disposition de l'énergie, eau, électricité, gaz, aussi bien provisoirement que définitivement, téléphone, dimension des routes, zones de stationnement, transport, expropriation mais surtout acquisition à l'amiable de terrains nécessaires, planning des travaux, promotion de la construction des bâtiments publics et privés, école, administration communale, lieux de culte, etc., formant le prolongement du logement. La tâche était énorme, la persuasion l'arme la plus efficace, car cette commission n'avait que des pouvoirs restreints et consultatifs.

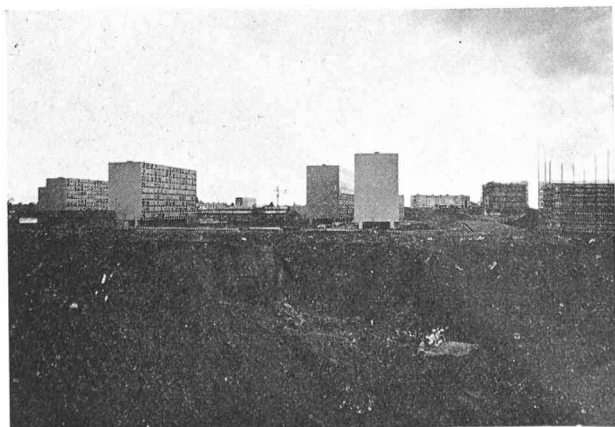
Face à toutes les dépenses engagées, une taxe d'équipement correspondant à 394 fr. par mètre linéaire d'étage en façade fut imposée. Cette somme, à titre de comparaison, convertie en francs par m² de terrain, représente 24 fr. le m².

D'autres ressources devront être obtenues par l'emprunt, mais causent du souci à l'autorité communale, car quelle va être l'assiette fiscale de cette jeune cité ?



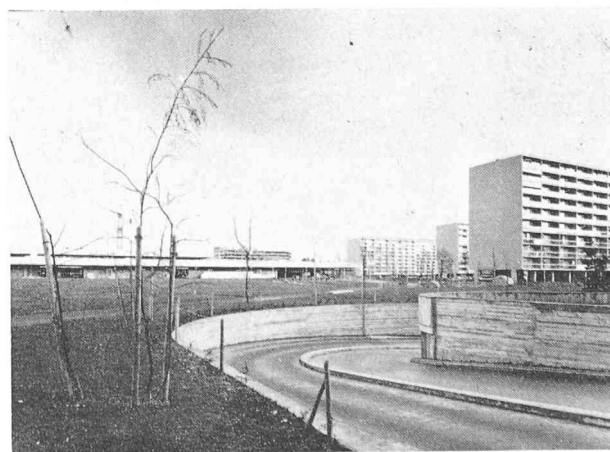
Cité satellite de Meyrin.
Plan général.

D'aucuns, vu les sommes mises en présence, s'étonneront à la pensée qu'une recherche en vue d'une optimisation des résultats n'ait pas été systématiquement engagée et dans tous les domaines entreprise ; mais, il y a trois ans, qui pouvait se flatter de connaître le stade où nous en sommes aujourd'hui et qui prédira



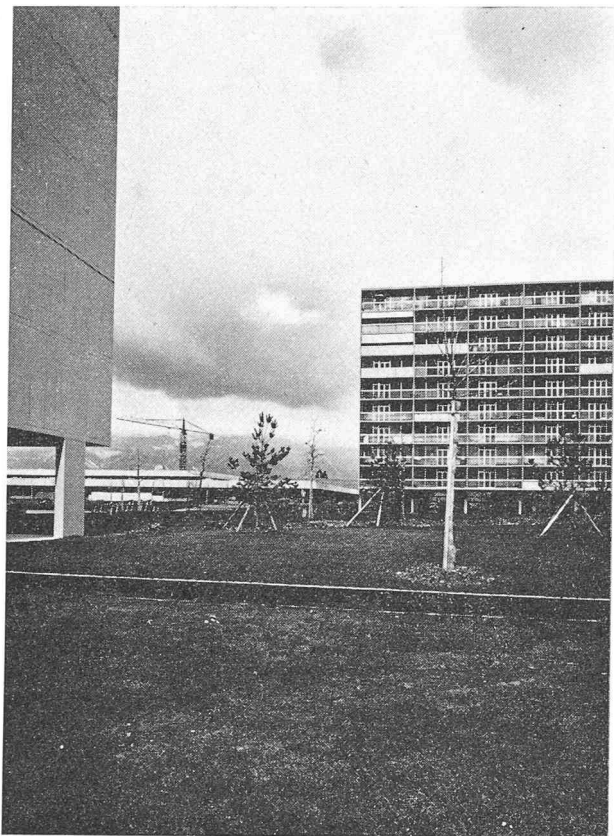
Cité satellite de Meyrin.

(Photo Jean Lerch.)



Cité satellite de Meyrin.

(Photo Jean Lerch)



l'échéance des 18 000 habitants ? en 1965 ? 1967 ? Prévoir le rythme de l'accroissement : voilà un des problèmes essentiels. Comment conjuguer les réalisations et les espoirs en une formule cohérente ?

Il est certain qu'une solution plus dirigiste, achat du territoire en bloc puis redistribution, équipement du terrain synchronisé avec sa mise à disposition, ouverture des chantiers de proche en proche, reconduction des travaux favorisée, auraient épargné des efforts et de l'argent aussi bien à la collectivité qu'aux particuliers. Tout ceci aurait été plus logique, par certains côtés plus rapide, moins varié, plus terne, moins chanceux, mais tellement plus lourd ! et, il faut bien le remarquer, d'une inertie telle que d'un démarrage douteux.

Dans le cas d'une cité satellite, pour une tâche somme toute si nouvelle, la mise en place d'une société d'économie mixte eût pu se justifier, cet organisme ayant, par les autorités, des pouvoirs délégués ; et par les milieux privés, la force des ressources financières. Pour Genève, la Cité satellite de Meyrin sera une expérience, un banc d'essai en urbanisation régionale.

Le mieux est l'ennemi du bien et, qui sait, certaines fausses manœuvres ne sont-elles pas le prix qu'il faut payer en démocratie pour une économie qu'il est bon de maintenir libre ?

Cité satellite de Meyrin.

(Photo Jean Lerch)

Les problèmes techniques du regroupement des Ports-Francis de l'Etat de Genève à La Praille¹

par Ed. PINGEON, Ingénieur-conseil SIA-ASIC

Le regroupement des Ports-Francis à La Praille s'est opéré en plusieurs étapes. Il a posé de nombreux problèmes techniques dont les principaux sont les suivants :

Terrains de fondation

Dès que fut connue la décision de regrouper tous les services des Ports-Francis dans un grand complexe sur des terrains appartenant à l'Etat de Genève, la question de la connaissance des terrains devant supporter les fondations des bâtiments et des ouvrages d'art se posa.

Avant l'édification du grand silo de 22 000 tonnes et du magasin horizontal de 8000 tonnes, les sondages exécutés avaient révélé une couche de molasse surmontée d'une couche de gypse à peu de profondeur. Cette molasse était surmontée d'une couche de gravier assez propre qui a été compactée à la vibrodameuse, ce qui a permis de fonder le silo dans de bonnes conditions avec un taux de travail de 4 à 6 kg/cm², suivant les cas de charge (remplissage asymétrique et vent).

Le comportement de cet ouvrage, depuis sa construction en 1954, a démontré que les hypothèses faites lors de l'établissement du projet correspondaient bien à la réalité. Les tassements acquis ont bien répondu aux résultats des essais effectués par le laboratoire de géotechnique de l'EPUL. Le tassement du silo fondé sur le gravier a été de 27 mm, alors

que la tour fondée dans la molasse n'a subi aucun tassement appréciable, sans aucun déversement.

Les fondations de la tour effectuées à travers les bancs de gypse ont nécessité l'utilisation de ciment sursulfaté. Les bétons noyés dans 4 à 5 m d'eau gypseuse se sont révélés absolument étanches, sans addition de produits spéciaux.

L'agrandissement du silo pour une contenance de 15 000 tonnes, actuellement en voie de réalisation, trouvera un terrain de fondation analogue, reconnu par sondage. Les mêmes conditions de travail sur le sol pourraient donc être maintenues.

Pour les nouveaux bâtiments en construction, le problème des fondations s'est posé d'une façon toute différente. Treize sondages, forés jusqu'à 10 m de profondeur, ont donné les résultats suivants :

— Sur une profondeur de 1 à 1,50 m, terre végétale, ensuite 3 à 4 m de gravier avec une granulométrie assez grossière ; couche dans laquelle furent trouvés de nombreux troncs de conifères vieux de plusieurs milliers d'années.

— Le soubassement est formé d'une couche d'argile limoneuse assez plastique, d'origine lacustre ; son épaisseur est considérable.

— La nappe phréatique a été trouvée à 4 m de profondeur dans les graviers, donc au-dessus du niveau général des fondations.

La surface de contact entre le gravier et la glaise est assez vallonnée. Pour obtenir un terrain de fondation propre et homogène, la glaise fut nivelée à 30 cm en dessous du niveau des fondations et remplacée par du gravier tout-venant provenant de la couche supérieure. Ce gravier fut compacté à la vibrodameuse jusqu'au refus.

¹ Le programme de cette construction est analysé dans l'étude de MM. Lozeron et Mozer, publiée dans le présent numéro.