Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 112 (1986)
Heft: 18

Sonstiges

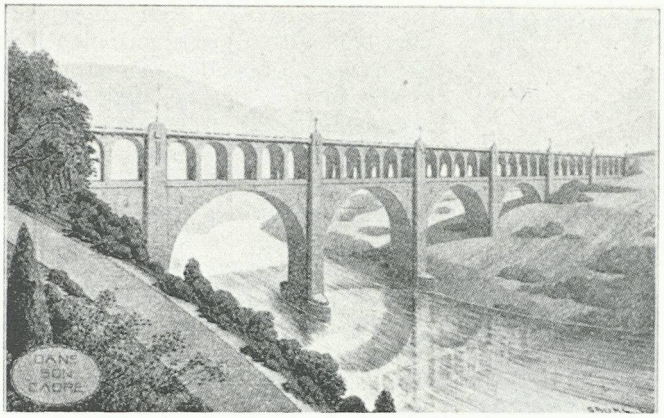
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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

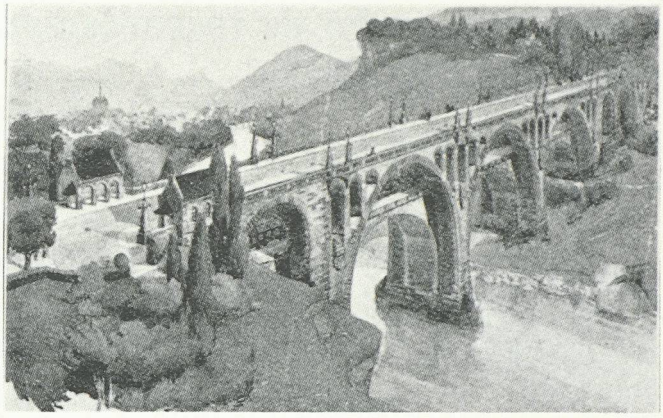
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 09.12.2025

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





Les deux meilleurs projets du concours pour le pont Butin. Celui qui a été réalisé (à gauche) est le seul, parmi les envois primés, à réellement intégrer de façon harmonieuse la fonction ferroviaire. En comparaison, le pont ferroviaire semble avoir été ajouté après coup sur l'autre projet illustré ici.

- la réalisation de la gare des marchandises à Châtelaine;
- l'amélioration de la courbe de Saint-Jean;
- la suppression de l'effet de barrage en surélevant les voies et en remplaçant le remblai par un viaduc;
- la réalisation du raccordement des Eaux-Vives par le pont Butin (voir encadré) et
- la reconstruction de la gare de Cornavin, avec des passages sous-voies reliant Montbrillant aux Pâquis.

Le petit frère

Les connaisseurs de l'histoire ferroviaire genevoise pourraient nous reprocher d'oublier ici ce que fut le plus grand réseau ferré secondaire de suisse, celui des tramways genevois. Son histoire ne relève qu'indirectement de notre propos. On ne saurait toutefois le passer sous silence, sous peine d'injustice, puisqu'en transportant jusqu'à 15 000 wagons à voie normale sur ses cadres transbordeurs, il a largement contribué de 1896 à 1955 à atténuer les insuffisances du réseau à voie normale. Pendant la dernière guerre, la CGTE a été le maillon essentiel de la liaison entre les deux seuls postes-frontières avec la France restés ouverts: Le Bouveret et les Eaux-Vives [6].
On se bornera à souhaiter que les tramways genevois bénéficieront du dynamisme témoigné actuellement par les chemins de fer dans la région genevoise.

Enfin, les experts estimaient inopportune l'implantation d'un port en ville de Genève et proposaient de ne prévoir qu'un port local entre le pont de Sous-Terre et la Jonction. Le port commercial et industriel serait à réaliser le cas échéant à la Plaine. De fait, les Français ne construisirent pas la ligne de la Faucille et Berne ne manifesta jamais d'intérêt excessif pour le raccordement de la gare des Eaux-Vives au réseau CFF, de sorte que les prévisions de trafic même les plus conservatrices ne se réalisèrent pas et la gare de Cornavin fut reconstruite, de 1924 à 1932, sur l'emplacement voulu quelque septante ans plus tôt par les autorités genevoises.
La réalisation du raccordement La Praille – Eaux-Vives n'appartient pas encore à l'histoire, nous n'en parlerons donc pas...

5. Conclusions

La création et le développement d'un aéroport n'a pas seulement tiré Genève de son isolement en matière de transport par l'ouverture de lignes aériennes vers le monde entier. Il a créé des besoins de transport dans les autres domaines. L'autoroute se justifie pour une part non négligeable en tant qu'accès de la Suisse romande à l'aéroport.

Aujourd'hui, la nécessité reconnue de relier Cointrin au réseau ferré suisse a non seulement contribué à la modernisation de la gare de Cornavin, mais elle va très probablement conduire, par un heureux effet de synergie, à réaliser des postulats plus que centenaires et enfin remettre Genève au centre de sa région ferroviaire.

Jean-Pierre Weibel

Bibliographie

[1] Perrin, Paul: *L'histoire du chemin de fer à Genève,* dans la livraison n° 15 des Actes de l'Institut national genevois, 1974.
[2] Reverdin, Francis: *Questions ferroviaires du canton de Genève. Bulletin technique de la Suisse romande* n°s 12 et 13 du 25 juin et du 10 juillet 1910.
[3] Reverdin, Francis: *Le transfert de la gare de Cornavin à Beaulieu. Bulletin technique de la Suisse romande* n° 6 du 25 mars 1913.
[4] *La question de la gare centrale de Genève et les problèmes qui s'y rattachent* (par la section genevoise de la SIA), *Bulletin technique de la Suisse romande* n°s 13 et 14 du 25 juin et du 9 juillet 1921.
[5] Brémond, M.: *Le pont Butin sur le Rhône près de Genève. Bulletin technique de la Suisse romande* n° 14 du 10 juillet 1920.
[6] Boegli, W. et al.: *Le Tram à Genève.* Editions du Tricorne, Genève, 1976 (épuisé, en cours de réédition).

Personnalités

Un jeune homme de 70 ans: André Rivoire, architecte, membre d'honneur de la SIA

Tous ses amis, collègues et collaborateurs apprendront avec incrédulité que l'architecte genevois André Rivoire, membre d'honneur de la SIA, dont ils connaissent bien la silhouette juvénile, a célébré le 23 août son 70e anniversaire. *Ingénieurs et architectes suisses* lui présente à cette occasion ses plus vives félicitations.
Il appartient à d'autres d'évoquer l'architecte, engagé aussi bien dans le domaine de la création que pour la défense et l'honneur de nos professions[1], l'homme au service de la collectivité – il a notamment été maire de sa commune du Grand-Saconnex alors qu'elle aordait les mutations certainement les plus importantes de son histoire – ou l'expert au service du développement des routes nationales ou de l'approvisionnement énergétique du canton de Genève (où il est vice-président du conseil d'administration des Services industriels).
Pour notre part, nous tenons à lui exprimer ici toute notre reconnaissance du dévouement et de l'appui qu'il nous a toujours accordés sans compter en tant que membre du conseil d'administration de la SEATU, notamment au cours des années très difficiles que notre revue a traversées il y a une décennie. Comment aurions-nous pu perdre courage, sachant pouvoir compter en tout temps sur une personnalité aussi largement reconnue – et sollicitée! – et trouver chez elle une compréhension stimulante?
Aussi bien dans les milieux professionnels que politiques, la distinction est une qualité hélas pas aussi fréquente qu'on le souhaiterait. Or c'est un authentique gentleman que nous avons appris à connaître et à apprécier en quatorze ans de relations avec M. André Rivoire, en un temps où les tempêtes n'ont pas manqué.
Qu'il veuille bien accepter nos remerciements très sincères au nom de la rédaction et des lecteurs de notre revue, assortis des meilleurs vœux pour la poursuite d'une carrière qui honore tant la patrie genevoise que la profession d'André Rivoire.

Jean-Pierre Weibel

[1] Il a été président central de la SIA.