Conflits et compatibilités : transports publics en milieu urbain

Autor(en): **Baertschi, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **84 (1989)**

Heft 1

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-175387

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.

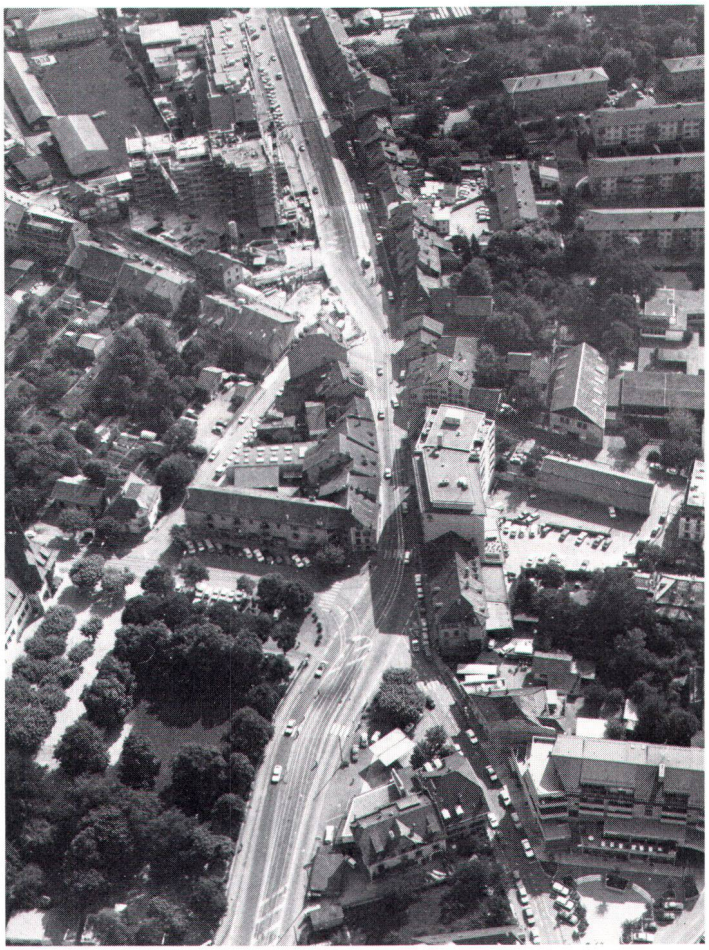
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le corollaire de cette forme d'urbanisation est la difficulté extrême d'adapter le réseau routier à la charge grandissante qu'il est amené à supporter, notamment de par les mouvements pendulaires quotidiens de travailleurs frontaliers et vaudois. Les *autorités cantonales* ont réagi, notamment en préconisant un développement des transports publics qui se concrétise pour le moment par une extension du réseau et des fréquences. Du matériel a également été acheté: nouveaux trams et nouveaux bus qui contribuent à améliorer le confort des usagers. Actuellement une étude est en cours destinée à montrer les possibilités offertes par la création éventuelle d'un *réseau de métro* ou par l'aménagement de nouvelles lignes de tramway.

Population favorable

Sur un plan général, la création et l'amélioriation de lignes d'autobus ou de trolleybus n'a pas posé de problèmes majeurs. Pour la plupart des axes importants des couloirs réservés ont été créés, ce qui a parfois été la cause – comme récemment *rue de la Croix-Rouge* – d'un mécontentement momentané. Dans son ensemble, la population genevoise a bien compris l'intérêt d'une politique privilégiant les transports publics et elle a appuyé ces orientations lors d'une récente consultation populaire. Toutefois, on peut aisément deviner que des conflits existent qui opposent le développement du réseau routier à la protection du cadre bâti. Deux cas, situés sur des axes de pénétration principaux, méritent d'être mentionnés. Il s'agit de la *rue de la Servette* – sur la voie centre ville – aéroport – et de la *rue de Genève* sur l'axe menant à Annemasse. Des transports publics sur pneus circulent dans le premier cas, alors que la ligne du tram 12 emprunte la seconde voie.



Vue aérienne de la rue de Genève dans le secteur du «goulet», avec ses anciens bâtiments menacés (photo Klemm).
Luftaufnahme der Rue de Genève im Bereiche des «Goulet» mit seinen gefährdeten Altbauten (Foto Klemm).

Transports publics en milieu urbain

Conflits et compatibilités

De par son histoire et sa situation géographique, le canton de Genève se trouve enserré dans un territoire exigu. Si, lors du Refuge huguenot, le développement de la cité «intra muros» a dû s'effectuer en hauteur, par surélévation des immeubles existants, on assiste aujourd'hui à un phénomène analogue touchant l'ensemble des zones à bâtir existantes. Ces dernières se densifient en effet rapidement, ce qui devrait permettre de préserver la zone agricole.

Conflits

Les démolitions d'immeubles actuellement en cours ou prévues rue de la Servette ont pour but de respecter un alignement permettant d'élargir la chaussée. Un front de nouvelles constructions sera édifié en lieu et place de bâtiments datant principalement de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. A signaler que des couloirs réservés aux transports publics existent déjà aujourd'hui dans une partie de cette rue.
Dans les communes de *Thônex* et de *Chêne-Bourg*, sur l'axe de la rue de Genève, la situation est par contre des plus complexes. En 1966 les commerçants et les autorités communales demandaient l'élargissement de la chaussée, ce qui impliquait la démolition de tout un côté d'immeubles. Des voix minoritaires s'élevèrent alors sur les bancs du *Grand Conseil* demandant la réalisation d'une route d'évitement. Des décisions de principe furent alors prises, favorables au principe d'une démolition et d'un élargissement de cette artère.

Groupes de pression

Il faudra attendre 1980 pour qu'un groupe d'habitants se crée à Chêne, en s'élevant contre «la disparition des trois bourgs de Chêne et leur transformation en une cité uniforme, standardisée et anonyme». En 1985, la *Société d'Art public* s'engage très nettement en faveur du groupe d'immeubles concernés après avoir demandé la réalisation d'un plan de site. En novembre 1987, le Grand Conseil est saisi de deux variantes, dont l'une prévoit un maintien du groupe d'immeubles menacés, lesquels datent du XVIII^{ème} et du XIX^{ème} siècles. L'autre variante reprend le principe d'un élargissement de la chaussée existante et la démolition d'un pan d'immeubles. En 1988, une pétition émanant d'un groupe local soutenu par deux associations d'automobilistes *(le TCS et l'ACS)* demande la



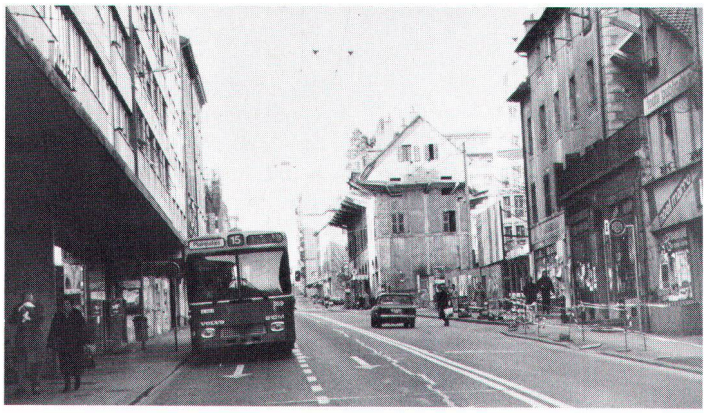
La rue de Genève doit être pourvue d'une seconde voie de tram et élargie – mais à quel prix? (photo Baertschi).
Die Rue de Genève soll ein zweites Tramgeleise erhalten und verbreitert werden – aber auf wessen Kosten? (Bild Baertschi).

suppression du «goulet» de Chêne-Bourg. Cette affaire apparaît donc comme un cas d'espèce où s'opposent des milieux divers: automobilistes, conservateurs du patrimoine, groupes d'habitants. Le tram qui circule à cet endroit sur une voie unique serait, selon les deux variantes à l'étude, mis en double voie. Au cas où la chaussée viendrait à être élargie, un couloir propre serait aménagé pour le tram, ce qui ne serait pas possible avec le maintien du statu quo.

Adapter les transports

On constate que la conception du matériel ferroviaire moderne et son exploitation peuvent se révéler difficilement compatibles avec la dimension de certaines voiries anciennes. Ce constat semble du reste se vérifier à d'autres emplacements, notamment dans le *Vieux-Carouge* où les motrices récemment livrées par les Ateliers de Vevey causent un ébranlement des immeubles riverains à chacun de leurs passages.
Il convient bien entendu d'opposer à ces désagréments relatifs l'impact d'un trafic intense de voitures automobiles et les effets de la pollution dégagée par les gaz d'échappement. De ce point de vue les tramways et les bus sont des moyens de transport propres. A ce titre ils s'imposent comme une nécessité. Par contre il convient de ne pas perdre de vue qu'ils peuvent aussi être source de conflits et de nuisances et qu'une attention particulière devrait être portée à leur adaptation au milieu urbain existant.

Pierre Baertschi



Pour élargir la rue de la Servette et y ériger de nouveaux bâtiments, il faudra démolir des maisons du XIX^e siècle (photo Baertschi).
Um die Strasse zu verbreitern und neue Gebäude zu errichten, werden an der Rue de la Servette Häuser des 19. Jahrhunderts abgebrochen (Bild Baertschi).

Öffentlicher Verkehr im Stadtgebiet

Konflikt und Vereinbares

Wegen seiner Geschichte und seiner geografischen Lage ist der Kanton Genf räumlich eng begrenzt. Wie zur Hugenotten-Zeit, als der Rückzug in die Stadt bedingte, die vorhandenen Gebäude zu erhöhen, ist auch heute ein Verdichtungsprozess in allen Bauzonen zu beobachten. Umgekehrt wird es immer schwieriger, das Strassennetz an die wachsenden Bedürfnisse vor allem seitens der Pendler aus Frankreich und dem Kanton Waadt anzupassen. Darauf haben die Behörden mit der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel reagiert.

Bis auf einige vorübergegangenen Unzufriedenheiten hat der Ausbau der *Bus-Linien* in Genf keine grossen Probleme verursacht und hat der Genfer Souverän die politischen Bestrebungen unterstützt, die öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugt zu behandeln. Dennoch bestehen Konflikte zwischen Strassenausbau-Vorhaben und dem Gebäudeschutz, wie zum Beispiel an der *Rue de la Servette* und an der *Rue de Genève,* auf denen Bus- bzw. Tramlinien verkehren. Im ersten Fall werden Häuser des 19. Jahrhunderts abgebrochen, um die Strasse zu verbreitern, eine doppelspurige Tramlinie anzulegen und neue Gebäude zu erstellen. Im zweiten Fall standen sich die Forderungen von Geschäftsleuten und Gemeindebehörden nach einer Strassenverbreiterung und der Wunsch einer Minderheit nach einer Ausweichlösung gegenüber. Der Grosse Rat entschied sich für den Häuserabbruch und die Verbreiterung der Strassen in Chêne-Bourg.

Doch 1980 wandte sich eine Bürgergruppe gegen die Umwandlung der alten Quartiere in eine «uniforme, standardisierte und anonyme» Siedlung und wurde darin 1985 vom *Genfer Heimatschutz* unterstützt. Im November 1987 sah sich der Grosse Rat zwei Varianten gegenüber, wovon eine die Erhaltung der bedrohten Gebäude des 18. und 19. Jahrhunderts verlangt, die andere aber am ursprünglichen Verbreiterungs- und Abbruch-Prinzip festhält, doch sehen beide eine doppelte Schienenführung für das Tram vor (heute eingleisig). 1988 schliesslich verlangte eine lokale und von den grossen *Automobilverbänden TCS und ACS* unterstützte Gruppe die Abschaffung der Oppositionsbewegung.
Automobilisten, Heimatschützer, Bürgergruppen kämpfen also hier gegeneinander, und es zeigt sich, dass es oft schwierig ist, moderne Bahn-(Tram-)anlagen mit gewissen überlieferten Strukturen zu vereinbaren, was sich übrigens auch im alten Kern von *Carouge* bewahrheitet. Dem sind aber auch die Nachteile des dichten Autoverkehrs und der Luftverschmutzung gegenüberzustellen. Im Vergleich mit diesen sind die Trams und Busse saubere Verkehrsmittel, doch müssen sie den städtebaulichen Gegebenheiten angepasst sein.