

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 18

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 23.02.2026

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

INHALT: Encore la Place de la Gare de Genève-Cornavin. — Reformierte Kirche und Pfarrhaus Wolhusen. — Der Umbau des „Viaduc du Day“ auf der Linie Lausanne-Vallorbe der S.B.B. — Ausnutzung der Wärmeenergie des Meeres. — Mitteilungen: Ein neuer Erfolg des schweizerischen Motorlastwagenbaues. „Bauen“ von Bruno Taut. Bogenweichen mit Spurkranauflauf. Ueber die Wärmespeicherung in Dampfkraftanlagen. Der Verein deutscher Ingenieure. Die deutsche Gesell-

schaft für Bauingenieurwesen. Normalien des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller. Zerstörung von Zementrohren durch Kohlensäure. Flugverkehr Frankreich-Marokko. Eidgen. Technische Hochschule. — Wettbewerbe: Zum Schulhaus-Wettbewerb Langenthal. — Korrespondenz. — Schweizerischer Verband für die Materialprüfungen der Technik. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S.

Encore la Place de la Gare de Genève-Cornavin.

Par CAMILLE MARTIN, Directeur du Plan d'extension de Genève.

Le rapport présenté par Mr Carl Jegher, Ingénieur, à la Direction générale des C. F. F. a certainement contribué à élucider plusieurs problèmes que posait la reconstruction du bâtiment des voyageurs de Genève-Cornavin.

Il a tout d'abord mis en évidence la nécessité de prévoir, d'une part entre l'entrée et la sortie, d'autre part entre la sortie et l'angle N. E. de ce bâtiment, une longueur de front suffisante pour assurer d'une façon convenable l'arrivée et le départ des voyageurs utilisant des véhicules. Il a précisé les moyens propres à séparer les courants de circulation urbaine extérieurs à la gare de ceux qui se dirigent vers la gare. Enfin, il a exposé un programme d'organisation de la place.

C'est cette dernière partie du rapport que nous voulons discuter particulièrement ici, car sur les autres points, nous approuvons entièrement les conclusions de Mr Jegher. Il va sans dire que nous ne reprenons pas le débat sur la question de la situation de l'entrée principale. Il n'aurait aujourd'hui qu'un intérêt académique, puisque les plans définitifs du bâtiment sont arrêtés et que le premier coup de pioche a été donné le 11 avril dernier. Nous reprenons le problème comme il est posé sur la figure 7 de l'article de Mr C. Jegher (*Bauzeitung* n° 13, 26 mars 1927, page 167, que pour faciliter la comparaison nous répétons comme fig. 2 à la page 236), et nous nous bornons à établir notre plan de situation conformément aux dernières études de l'architecte de la gare. L'entrée du bâtiment se trouve un peu plus à gauche que ce n'était le cas au moment de l'élaboration des études Jegher, elle est cependant toujours désaxée par rapport à la rue du Mont-Blanc.

Notre nouveau projet d'aménagement de la place (page 237) élaboré avec la collaboration de E. Saxod, adjoint au Plan d'Extension de Genève, n'est point encore définitif. Nous le publions aujourd'hui pour mieux faire comprendre les observations que nous avons à formuler sur le plan Jegher et pour en susciter peut-être d'autres à l'égard de notre propre projet.

Désignant les carrefours et les directions de circulation par les mêmes lettres que celles employées par Mr Jegher, nous voulons tout d'abord exposer les raisons générales qui nous ont conduits à modifier sur certains points les tracés et même certaines idées essentielles de Mr Jegher. Ensuite, nous reprendrons l'examen des divers éléments du problème.

En étudiant aujourd'hui le problème de la circulation sur la place de la gare de Cornavin-Genève, il ne suffit pas de tenir compte de l'importance relative des divers courants de circulation, tels qu'ils se sont formés jusqu'à ce jour, il faut encore, bien que l'expérience nous ait enseigné de nous méfier des prédictions, envisager en une certaine mesure la situation telle qu'elle se présentera dans l'avenir. Lorsqu'on considère le plan d'ensemble des quartiers envoisinant la gare (figure 1) et leurs liaisons avec le centre de la ville, on est amené à constater que certaines voies de circulation n'ont pas encore l'importance qui convient à leur rôle et que, d'autre part, le réseau de ces voies est incomplet. Certaines rues doivent encore être élargies, des percées doivent être pratiquées pour relier des artères qui présentent des solutions de continuité. En raison des nécessités topographiques, les ponts qui relient les quartiers situés sur les deux rives du Rhône sont concentrés sur un espace très restreint. Entre le pont du Mont-Blanc et le pont de la Coulouvrenière, il

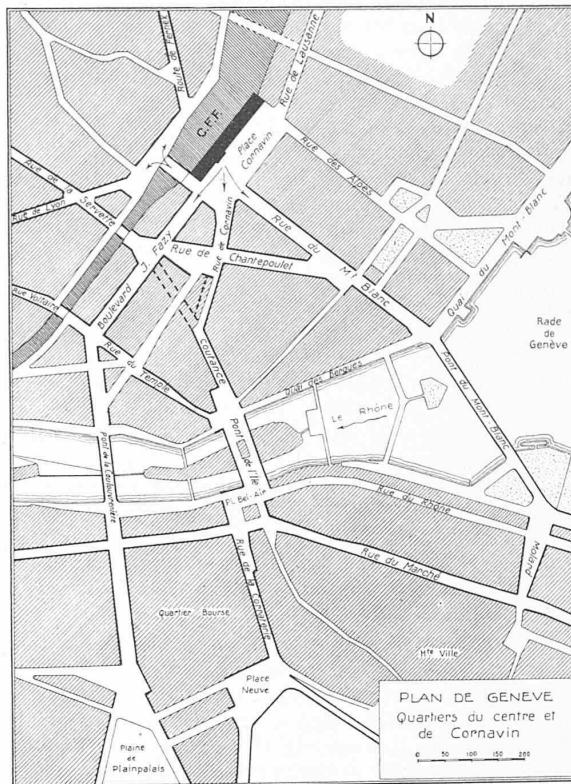


Fig. 1. — Echelle 1 : 12 500.

n'y a pas plus de 700 m., et entre ces deux ponts se trouvent quatre ponts ou passerelles.

Le centre de la ville d'aujourd'hui, qui restera selon toute probabilité le centre de la ville de demain — car à vue humaine le Rhône suivra toujours le même cours — est la place Bel-Air à laquelle aboutissent les ponts de l'Île. Le tracé des grandes artères de la rive gauche et de la rive droite qui conduisent à ce pont devra être amélioré. — Nous laissons de côté la question des artères de la rive gauche, parce qu'elle n'a pas de relation directe avec le problème de la place de la gare. En ce qui concerne les artères de la rive droite, on peut constater que, soit dans la direction de la rue du Temple, qui, par la rue Voltaire rejoint la rue de Lyon, soit dans la direction de la rue de Coutance qui conduit à la place Cornavin, la circulation est peu aisée du fait qu'elle emprunte des rues anciennes qui n'ont pu être encore suffisamment élargies. Les véhicules n'empruntent pas ces voies parce qu'elles sont encombrées — l'une d'elles est même occupée certains jours par un marché en plein air — et font de préférence un détour pour arriver au centre de la ville. Lorsque l'état de chose actuel aura été amélioré — et tout fait supposer que cette modification sera prochaine — l'importance des rues de Coutance et de Cornavin, comme voie d'accès à la place de la gare, sera notablement accrue. On peut dire qu'à ce moment les artères venant du sud (Boulevard James Fazy et Rue de Cornavin) absorberont une grande partie du trafic à destination de la gare et partant de celle-ci. — D'autre part, le prolongement de la rue de Coutance sur la rue de la Servette, par la percée des Terreaux du Temple, aura pour conséquence de désencombrer la place de la gare. Ces explications préliminaires nous permettent d'aborder maintenant, en connais-