

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 50 (1963)
Heft: 8: Hochschule St. Gallen ; Vorfabrizierte Wohnbauten
Rubrik: Städtebau

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](#)

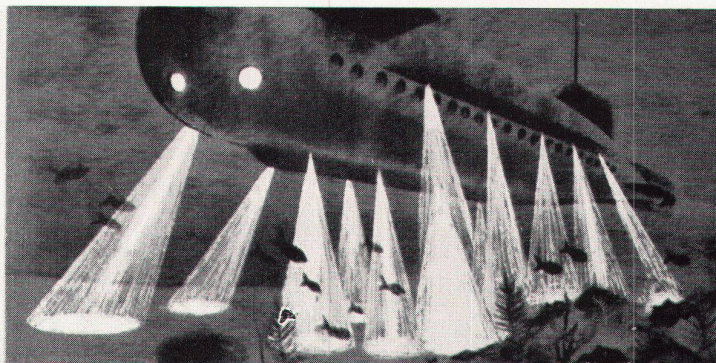
Terms of use

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: 20.02.2026

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

Das Zukunftsbild der Schweiz:
Eine visionäre Schau der lebenswichtigen Probleme, denen sich das Land im Herzen eines vereinten Europas gegenübergestellt sieht.



Fragment

Anderswo

«Warum denn nicht hier eine neue Brücke, da Fußgängerzone, dort ein mehrgeschossiger Verkehrsbahnhof mit Abstellgaragen, drüben Grünanlagen – großzügig angepackt ergibt sich eine logisch aufgebaute, gut erschlossene und doch verkehrsarme Innenstadt? ...» – so spricht man anderswo, im Ausland vielleicht, wo man den Gast in ein Gespräch über Verkehrsfragen verwickelt hat. Und für Augenblicke vergißt man, daß man dieselben Maßnahmen auch zu Hause vorschlagen müßte, es aber aus diesen oder jenen Gründen nicht tut, denn man kennt schon die Hindernisse, die überall entgegenstehen.

Neulich begleitete ich ein Seminar ausländischer Soziologen durch Basel, die Altstadtprobleme studieren wollten und schon mehrere Städte besucht hatten. «Warum habt ihr zwischen City und Bahnhof eine Grünanlage und ein Gymnasium, wenn ihr doch schon so über Raumnot klagt?» – «Das ist doch die Elisabethenschanze», hört man sich stottern. «Dann verlegt sie doch nach Westen», kommt als prompte Antwort. «Warum restauriert ihr nicht die schönen Häuser der Hebelstraße und vermietet sie an Büros und Liebhaber?» – «Sie gehören dem Spital, und dieses will sie abbrechen.» – «Und wem gehört denn das Spital?» ...

«Warum dehnt sich die City nicht über den Aeschenplatz hinaus nach Westen aus, anstatt sich durch hektischen Abbruch selber zu zerstören?» – «Vielleicht, weil keiner den Anfang macht.» – «Dann soll doch der Staat den Anfang machen und die schönen Häuser am Münsterplatz in Wohnhäuser zurückverwandeln ...»

Soweit die lieben Gäste. Anderswo löst man die Probleme eben sehr leicht. Und was das traurigste ist: wahrscheinlich

L. B.

Tribüne

Expo-Graphik

Der Prospekt der Schweizerischen Landesausstellung 1964, der gegenwärtig in alle Welt versandt wird, hat mit Recht scharfe Kritik gefunden. Der Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Graphiker VSG hat den folgenden Text der Presse übergeben:

«Der Verband schweizerischer Graphiker als Qualitätsverband hat von jeher sein Augenmerk auf die wesentlichen werblichen und graphischen Leistungen der schweizerischen Industrie, des Gewerbes, des Handels und öffentlicher Institutionen gerichtet und vor allem den Werbemaßnahmen der Schweizerischen Landesausstellung 1964 in Lausanne erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Dabei ist dem VSG aufgefallen, daß nicht nur keine einheitliche Linie, sondern auch nicht immer das dieser nationalen Großveranstaltung gemäße Niveau eingehalten worden ist.

Als vor einiger Zeit in einer Auflage von zwei Millionen Exemplaren der *Auslandprospekt der Expo 64* erschien, stellte der Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Graphiker fest, daß dessen textliche und graphische Gestaltung eines Unternehmens wie der Schweizerischen Landesausstellung *unwürdig* sei. Vor allem sind die neuzeitlichen Prinzipien der Bebilderung und typographischen Gliederung in keiner Weise befolgt worden. Der Prospekt bietet sich als ein in jeder Hinsicht *untragbares Elaborat* dar.

Der Zentralvorstand des VSG hat nun beschlossen, sich von dieser Art der werblichen und graphischen Formulierung energisch zu *distanzieren*, und er tut dies auf öffentlichem Wege, nachdem beispielsweise bei der Gestaltung der Briefdrucksachen und Formulare durch einen unserer besten Graphiker die Propagandaleitung der Expo in Lausanne dessen einheitliche und zweck-

Detail aus dem Werbeprospekt der Expo 64

mäßige Vorschläge nicht akzeptierte und die schriftlichen und mündlichen Anweisungen dieses Fachmannes ignorierte. Die Propagandaleitung der Expo scheint in dieser Hinsicht nicht sehr bekehrbar zu sein, weshalb dem VSG lediglich der Weg in die Zeitung als Sicherungs- und Protestmaßnahme verbleibt. Der VSG will den Goodwill dieser nationalen Großveranstaltung nicht schädigen, möchte aber verhüten, daß eine Geschmackswillkür von seiten der Propagandaleitung um sich greift, die ihrerseits das Ansehen dieser Manifestation herabmindern könnte.»

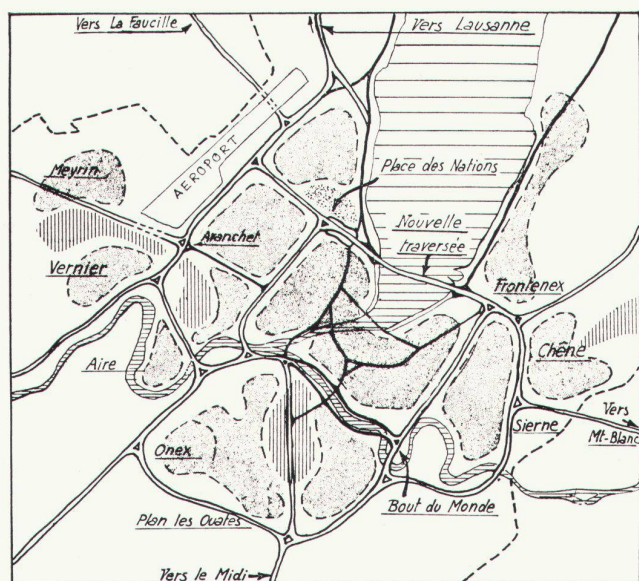
Städtebau

Genève. Présentation du schéma des grandes circulations*

La science de l'urbanisme forme un tout indivisible. Vouloir résoudre séparément, dès qu'il acquiert une certaine importance, un problème relatif à l'une des quatre fonctions désormais classiques: travail, habitation, loisirs, circulations, conduit presque inmanquablement à des échecs de nature à compromettre gravement la réalisation des objectifs désirés.

Dans les domaines les plus divers, les expériences malheureuses abondent, engendrées par la résolution localisée d'un problème apparemment indépendant. Quelques exemples parmi tant d'autres: suppression de la cohésion d'unités d'agglomération, éventrées par le tracé d'une grande artère; réciproquement, réseaux de circulation défectueux par suite d'une mauvaise structuration d'en-

* Cf. WERK N° 10/1961



Vue générale des voies de circulation proposées par la Commission d'urbanisme de Genève

sembles d'habitations; encerclement ou étouffement de grands équipements publics (aéroports, gares, centres d'éducation, etc.); manque d'espaces disponibles pour les équipements collectifs, les prolongements du logis, les surfaces vertes, etc.; aggravation de problèmes de circulation urbaine, provoqués par des extensions illogiques, etc.

Consciente de l'interdépendance permanente entre les nombreux problèmes qu'elle a à résoudre, la Commission d'urbanisme travaille en fonction de méthodes permettant de dégager les éléments communs et, ainsi, de suggérer des solutions résultant d'une conception constante de synthèse. Tenant compte des projets et suggestions antérieurs, elle s'efforce d'apporter des propositions complètes, à l'échelle de la ville de demain, réalisables par étapes, dans le respect des vraies valeurs et du cadre de notre cité.

Le planning général de développement, pour une agglomération envisagée de 450 000 à 700 000 habitants en 1980, doit être recherché en fonction des impératifs suivants:

1. Restructuration et construction des secteurs urbains, tout spécialement des quartiers insalubres à proximité du centre, et qui attendent depuis de nombreuses années leur mise en valeur.
2. Etablissement de nouvelles zones d'agglomération, selon un développement périphérique équilibré, entourant logiquement le lac au lieu de lui tourner le dos, comme des poussées récentes menaçaient de le faire.
3. L'existence ou les projets des grandes

voies de communication internationales et régionales.

4. La répartition judicieuse des zones de travail, en fonction de l'habitat et des tendances du développement industriel régional.

5. Les réserves d'extension suffisantes pour le développement des institutions internationales, cantonales, des ensembles d'éducation supérieure et universitaire, d'équipement sportif général.

6. Les besoins nécessaires à l'activité collective et une véritable vie communautaire.

A cet effet, d'importants travaux d'analyse, de recherche, d'enquête ont été effectués: enquêtes-inventaires communaux, cartes de secteurs des lignes de force, carte des propriétés publiques, nombreux diagrammes de pronostics de circulation, statistiques démographiques, sociologiques, cartes des densités, des répartitions locatives des classes de population, planification des prolongements du logis, des équipements collectifs, rapports-expertises relatifs aux transports en commun, industrie, navigation, rade, etc.

L'ensemble de ces données a permis l'élaboration d'un programme cohérent, constituant l'ossature du schéma d'un plan directeur général, dont le caractère évolutif doit être souligné. Dans ce cadre, la cohésion des différents aspects de la vie collective a été constamment recherchée.

Partant de l'unité de voisinage avec son école primaire, puis en passant par le quartier avec ses équipements secondaires et enfin aux secteurs, une structuration organique a pu être déterminée, tenant compte de l'histoire, de la topographie, des affinités, des nécessités collectives. Ces secteurs ont également été disposés de manière à obtenir les pénétrations vertes le plus près possible de l'agglomération urbaine et conserver des étendues de campagne optima.

Dans cet ensemble, s'intégrant, desservant, reliant ces différentes unités d'agglomération, parallèlement se jouxtant au canevas des grandes voies internationales, un réseau de circulation logique a pu être dégagé. Ce plan des grands tracés constitue l'aboutissement des études générales sur le développement de Genève, basées sur une extension équilibrée, harmonieuse et une division organique et logique des secteurs d'agglomération, la circulation venant s'incorporer dans les aménagements envisagés. Il a été finalement obtenu, en tenant compte de nombreuses contingences, états de fait; en considérant que la circulation ne doit pas être un élément exclusif, mais un moyen efficace d'obtenir un fonctionnement harmonieux de la vie communautaire.

Sa conception découle également du vœu exprimé par le Corps électoral d'éviter au maximum: ouvrages importants et aggravations de la circulation sur les quais de la rade et du Rhône. L'élaboration de ce plan des grandes circulations, appelé «plan alvéolaire», a été établie sur la base des impératifs et des données obtenues selon les mêmes méthodes appliquées au planning général de développement.

Pour réaliser, avant d'autres, cette véritable croix routière, il apparaît nécessaire d'étudier d'urgence une liaison directe est-ouest avec la future autoroute Paris-Midi, tout spécialement pour l'hiver et le trafic des poids lourds.

Ce plan fonctionne ainsi en une combinaison de ceintures et radiales. Il comporte: une ceinture-city double, prévue prioritairement, à sens unique, empruntant approximativement le tracé des anciennes fortifications et la ligne du tram n° 1, sur laquelle aboutiraient les radiales urbaines importantes, existantes ou nouvelles. Elle prendrait appui sur trois carrefours importants: la nouvelle place de Cornavin et Grottes, la plaine de Plainpalais, la place du Pré-L'Evêque-Jargonnant, avec trois parkings souterrains.

Ce tracé comporte, bien entendu, l'amélioration sensible du tronçon du pont du Mont-Blanc.

Elle jouxterait une série de parkings secondaires souterrains publics (place Brunswick-Dorcière, Jardin St-Jean, Casemates-Observatoire, Rive, place Grand-Quai), dont la capacité, suivant les plus récentes expériences, ne devrait pas excéder chacune 500 à 600 places.

Une ceinture urbaine à deux sens, conçue dans le temps en voie express, avec échangeurs en losange d'une équidistance non inférieure à 500 m, entourant approximativement la Commune de Genève, reliant la place des Nations, la Jonction, Champel, par les quais de l'Arve (à sens unique) et Frontenex.

Des emplacements de parkings privés seraient aménagés à proximité.

Les échangeurs constitueraient les points de contact avec les radiales urbaines, notamment route de Cointrin, de Meyrin, Servette, de Lyon, St-Jean, de Lancy, de Carouge-Pinchat, de Malagnou, de Chêne, etc., et suivant la solution de traversée de la rade: les quais. Une ceinture suburbaine ou grande ceinture, conçue aussi en voie express à deux sens, entourant tous les secteurs suburbains et desservant les trois entités extérieures de Meyrin, Vernier-Aire et Chêne.

Son tracé passerait de la place des Nations, par l'aéroport, l'Avanchet, Vernier, Aire, Onex, Plan-les-Ouates, Bout-du-Monde, Sierne, Chêne, Frontenex.

Entre Frontenex et la place des Nations, l'itinéraire serait commun pour les deux ceintures, par Trainant, la traversée nouvelle de la rade, l'avenue de France.

Par des échangeurs du type Y ou en losange, suivant les classifications, aux équidistances moyennes de 1000 m et 500 m, ce grand anneau en forme de T servirait d'arrivée, de liaison et de transit des voies internationales et régionales, et des radiales importantes.

Il absorberait le trafic de grand transit des poids lourds et trains routiers, permettant un accès idoine aux quatre principales concentrations industrielles existantes ou futures de Meyrin, Vernier, Châtellaine, la Praille et Moillesullaz.

L'expérience des boulevards extérieurs d'autres villes (Lyon, Paris, New York) démontre son indispensable utilité comme liaison de secteurs à secteurs et entre les trois poumons verts de la campagne genevoise.

De part et d'autre de l'échangeur sur l'Avanchet, elle offre pour Meyrin les deux plus rapides pénétrations dans la cité; de même que pour Vernier-Aïre, Onex-Caroline et les Trois-Chênes.

Ce sera certainement la voie la plus rapide et pratique entre Cornavin et l'aéroport, par l'avenue de France et l'échangeur Grand-Saconnex. Même avantage, en cas de construction d'un stade cantonal à Vessy.

Quatre articulations principales: place des Nations, Jonction, Champel-Bout-du-Monde et Frontenex, permettraient des interpénétrations rationnelles entre ces deux ceintures express.

Pour obtenir une répartition équilibrée de la circulation au sud de la ville, la route des Jeunes, en réalisation d'aménagement, en voie express, lierait les deux ceintures.

Ce grand canevas serait complété par:

a) les voies prioritaires, notamment les artères Frontenex, Montbrillant, boulevard Pont d'Arve-Acacias, qui, améliorées, constitueraient les dégagements de la ceinture-city, l'ensemble formant une structure fort utile, tout spécialement pendant la période de réalisation des voies express;

b) le réseau des voies lentes ou secondaires, les liaisons interquartiers. S'y intégreraient judicieusement, réservées ou en priorité, aux piétons, les artères d'activités développées selon les lignes de force et les voies vertes desservant écoles, terrains de jeux, parcs.

Ce plan général des grandes circulations, de par son fonctionnement en secteurs alvéolaires et en ceintures, a le mérite d'alléger au maximum la circulation sur les quais de la rade et du Rhône, conformément au vœu du corps électoral.

Deux propositions appellent un exposé complémentaire:

a) Passage des ceintures urbaines et sub-urbaines par Trainant-Frontenex: Les tracés proposés précédemment empruntaient l'avenue William-Favre et prévoyaient un échangeur côté nord-est, gare des Eaux-Vives.

Un ensemble de considérants favorables nous a conduits à adopter le tracé par Trainant.

Les zones d'agglomération proposées logiquement au nord de Chêne, et déjà en commencement de réalisation, la zone industrielle envisagée au nord de Moillesullaz non moins valable, se jouxtant vraisemblablement dans l'avenir avec un secteur industriel français, incitent fortement à l'adoption d'un tracé plus généreux.

Les raccords avec les routes régionales sont plus aisés et moins coûteux.

S'y ajoutent une meilleure structuration des zones d'agglomération, une position plus avantageuse de l'échangeur principal, sur des terrains d'un prix moindre, faiblement utilisés; la conservation intégrale du parc de la Grange. Ces grands parcs de la rive gauche se situant logiquement à l'intérieur des voies express.

Rappelons également qu'un échangeur à quatre branches, sur le quai Gustave-Ador, avec la solution avenue William-Favre, nécessite des emprises et des ouvrages plus importants, dans une position esthétiquement peu propice.

b) Traversée de la Rade: Le Conseil d'Etat avait promulgué une décision fixant la position de la traversée approximativement entre le commencement de la Jetée des Pâquis et, sur l'autre rive, de la rue du 31-Décembre à l'avenue William-Favre.

Cependant, l'arrivée de la ceinture près du Port Noir incite fortement à entreprendre une étude parallèle de la traversée, en amont de la précédente, cette position offrant certains avantages.

Rappelons que la rade actuelle, qui avait succédé à plusieurs autres réalisations, a été conçue pour ville de 100 000 habitants. La future rade doit donc, en raison de nombreux impératifs, être prévue à l'échelle d'une ville de 500 000 habitants. Avec cette conception, les emprises sur l'eau et les ouvrages que nécessitent pont ou tunnel, sans omettre les échangeurs, ont l'avantage d'être réalisés plus en amont.

Ce plan général des grandes circulations serait incomplet si le problème des transports en commun était omis. Un rapport spécial sur les liaisons ferroviaires a été élaboré, concluant très favorablement en faveur du raccordement La Praille-Les Eaux-Vives, cette solution comportant des éléments positifs:

a) en regard d'une zone industrielle prévue entre Chêne et Annemasse;

b) du développement industriel de la région savoissienne;

c) des liaisons inter-secteurs avec automotrices navettes pour voyageurs;

d) des raccordements nécessaires entre les principales zones industrielles existantes ou proposées, en fonction du principe de la structuration organique et des prévisions résultant des enquêtes et statistiques de développement.

Les études en cours, relatives aux transports en commun locaux, permettent d'envisager dans un avenir rapproché, la présentation d'un projet et programme général adaptés aux extensions prévues.

L'ensemble de ce travail, au terme d'une première et courte année d'activité, qui a compris notre organisation, notre installation, la formation délicate de l'équipe de nos collaborateurs, constitue une ossature de caractère préliminaire et évolutif, nous permettant d'entreprendre la résolution des nombreux problèmes d'urbanisme engendrés par l'extension de notre ville et sa région, en conservant toujours une vue d'ensemble indispensable.

M.-J. Saugey FAS, vice-président de la Commission d'urbanisme

Tagungen

56. Generalversammlung des Bundes Schweizer Architekten Genf, 14./15. Juni 1963

Die jährliche Generalversammlung des BSA bietet jeweils Anregungen verschiedener Art: Konfrontation mit aktuellen Problemen des Berufsstandes, mit regionalen Bau- und Planungsproblemen, mit der Wesensart anderer Landesteile und nicht zuletzt in meist sehr liebenswürdiger Weise mit unsern Kollegen des Tagungsortes. Es kann vorweggenommen werden: Die Genfer Generalversammlung war in jeder Beziehung ein voller Erfolg.

Die Section de Genève unter der Leitung von Kollege Marc J. Saugey hat uns allen einen unvergeßlichen Aufenthalt am Genfersee bereitet.

Als Auftakt wurde uns am Freitag Vormittag von Chefarchitekt A. Camenzind, unterstützt von den Sektorenarchitekten M. Bill und F. Brugger, im Verwaltungsgebäude der «Expo» in Lausanne die Idee der Landesausstellung 1964 erklärt. Keine Mustermesse und keine Fachausstellung soll es sein, nicht das Ausstellungsgut soll die Gestalt der «Expo» bestimmen, sondern der Besucher als