

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 70 (1944)
Heft: 11

Artikel: Urbanisme genevois: choix d'artères et percées
Autor: Dériaz, J.-J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53247>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 13.50 francs

Etranger : 16 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 11 francs

Etranger : 13.50 francs

Prix du numéro :

75 centimes.

Pour les abonnements

s'adresser à la librairie

F. Rouge & C^{ie}, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : † M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. OPIER, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur ; A. DE KALBERMATTEN, architecte.

RÉDACTION : D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte.

Publicité :

TARIF DES ANNONCES

Le millimètre

(larg. 47 mm.) 20 cts.

Tarif spécial pour fractions de pages.

En plus 20 % de majoration de guerre.

Rabais pour annonces répétées.



ANNONCES-SUISSES S.A.

5, Rue Centrale,

LAUSANNE

& Succursales.

SOMMAIRE. — URBANISME GENEVOIS : *Choix d'artères et percées*, par J.-J. DÉRIAZ, architecte S. I. A., à Genève. — *Le programme genevois de grands travaux*. — CARNET DES CONCOURS. — SERVICE DE PLACEMENT.

URBANISME GENEVOIS

Choix d'artères et percées

par J.-J. DÉRIAZ, architecte S. I. A., à Genève¹.

A l'encontre de la structure de la plupart des cités, le plan de Genève est caractérisé par la ceinture de constructions d'ordonnance régulière qui occupent l'emplacement des anciennes fortifications (fig. 1).

On peut remarquer que ce plan a créé des quartiers d'immeubles avec rues larges, à l'équerre, favorables à des habitations bien aérées et hygiéniques, mais qu'il ne s'est nullement préoccupé de ménager des artères prédominantes de circulation entre le centre et l'extérieur, et qu'il n'a maintenu comme telles que les voies qui existaient déjà :

Dans son ensemble, avec toutes ses rues égales et à l'équerre, il forme encore maintenant une ceinture, une barrière. On n'entre encore maintenant dans Genève que par les voies correspondant aux anciennes portes de Cornavin, de Neuve et de Rive.

La route de Ferney, la route de Saint-Genis par la Servette, la route de Vernier et même la rue de Saint-Jean viennent se briser à la ceinture des anciennes fortifications contre cette ordonnance à l'équerre des quartiers de la Rive droite.

Il en est de même de la route de Chaney à la place du Cirque. La route des Acacias ne pénètre pas plus commodément en ville.

La route de Florissant, la route de Malagnou se heurtent également au barrage de ceinture.

L'obstacle à la pénétration en ville que constitue cette ceinture de quartiers a été et est encore un obstacle à la prospérité de cette ville.

Le but de cette étude est de le montrer, et de montrer aussi, par des propositions concrètes que malgré les erreurs commises à l'époque de la suppression des fortifications, on peut encore tirer un parti très utile de ce qui existe, sans pour cela proposer des bouleversements si considérables qu'ils ne seraient jamais exécutés.

Quelle relation existe-t-il entre ce plan des rues tel qu'il est à Genève et le marasme des affaires ?

La relation, nous la trouvons dans ce principe commercial élémentaire que si l'on veut faire des affaires, il faut donner à nos clients toutes les facilités pour qu'ils viennent à nous : un commerce indigène, ouvrant boutique sur la rue, attend en principe le client qui passe. Si le défaut de clarté du plan entrave la circulation, ce client passera le moins souvent possible devant la boutique du commerçant.

Le public obéit toujours à la loi du moindre effort : choisir son chemin pour se rendre en un point de l'agglomération représente un certain effort intellectuel. Si le plan de la ville est clair, si les artères de circulation forment un réseau coordonné, si pour chaque déplacement l'itinéraire s'impose sans effort, tous les commerces et entreprises seront plus souvent fréquentés.

Bien mieux, le public trouve alors un plaisir à circuler, le trafic augmente, et les affaires avec lui. Une vision claire et simple de la géographie facilite les décisions et les entreprises.

Dans le plan actuel de Genève, notre circulation est constamment gênée par des recoupements, des doublures de rues ou des culs-de-sac.

Cet état de choses est des plus néfastes, le plan de la cité n'étant pas l'outil commode qu'il devrait être, on tend à s'en servir le moins possible.

On cherche alors à vivre en dehors de l'agglomération, on fuit l'obligation d'aller en ville. C'est là une des raisons du développement extraordinaire et anormal des habitations de banlieue et des quartiers de villas. Plus que dans toute

¹ Résumé d'une conférence faite le 16 mars 1944 à la Section de Genève de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.

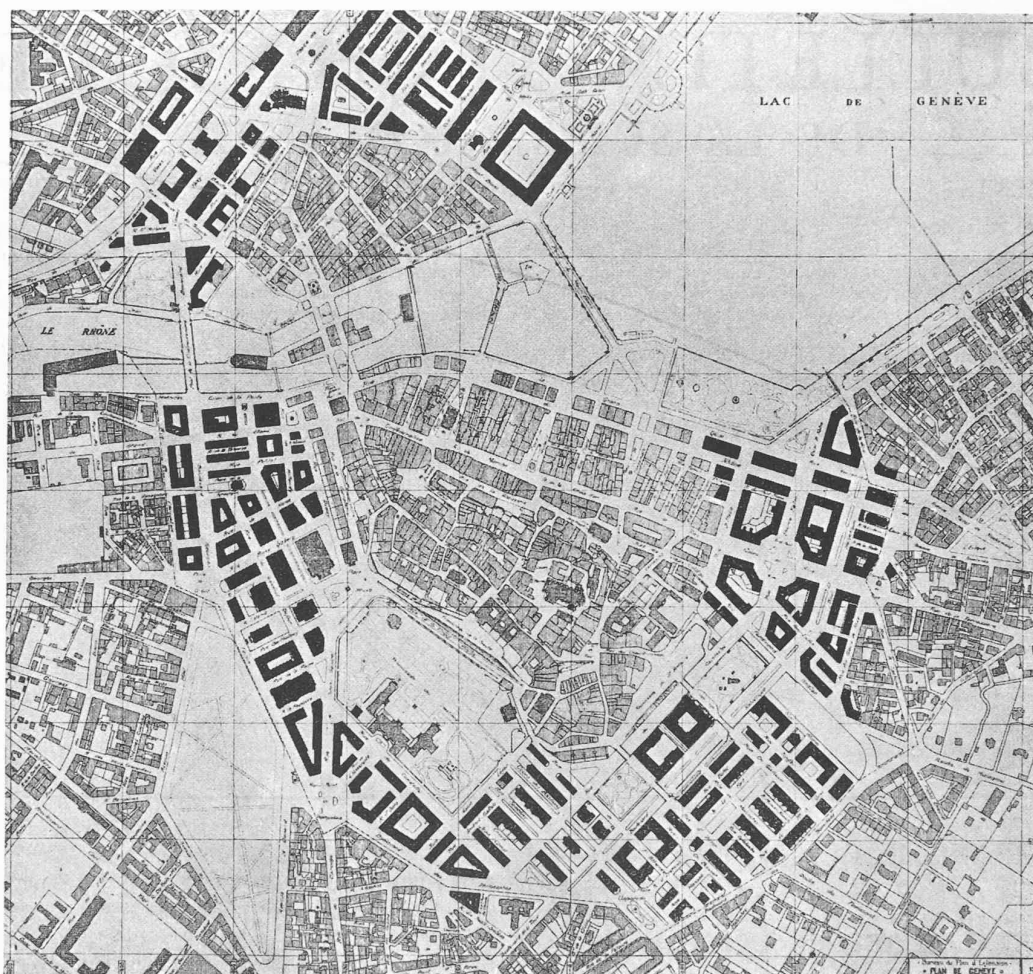


Fig. 1. — Quartiers construits sur les terrains des anciennes fortifications (état actuel).

autre ville, les habitants de Genève s'établissent à la périphérie.

Et après ?

Une fois les habitants hors de la cité, pour répondre aux besoins de ces quartiers excentriques, des commerces s'y sont alors ouverts, drainant sur place la clientèle au détriment des négociants de la ville.

Dès lors, les raisons de circuler en ville ont encore diminué pour ces habitants, le trafic s'amenuise, le commerce s'anémie. Le marasme des affaires dans les quartiers du Bourg-de-Four, de la rue du Rhône, des Eaux-Vives, de Coutance, n'a pas d'autre cause.

I. Analyse de l'exploitation des tramways.

Pour mieux montrer cette absence néfaste d'artères dominantes de circulation à Genève, examinons l'histoire du réseau des tramways.

Lorsque les tramways ont été établis dans les villes, on a compris partout que ce moyen de transport devait emprunter les rues principales. En conséquence, le choix des rues que l'entreprise de tramways faisait pour son réseau était en quelque sorte déterminant, consacrant pour l'avenir les artères principales. Voyons comment cela s'est passé à Genève :

Lors du premier établissement des tramways, la « Compagnie générale des Tramways suisses » a construit les lignes indiquées sur la figure 2 en traits épais. Ce sont Carouge-

Moillesulaz, Champel - Petit-Saconnex, Molard - Cornavin - Sécheron.

La compagnie a choisi les seules rues principales que le plan de Genève lui offrait et qui sont, comme nous l'avons vu, les seules voies de pénétration en ville du temps des fortifications par les anciennes portes de Rive, Neuve et Cornavin.

En ce faisant, la Compagnie des Tramways suisses a écrémé en quelque sorte le meilleur du trafic.

Comme ses affaires marchaient bien, l'idée vint tout naturellement d'augmenter le nombre des lignes mises à la disposition du public, en pourvoyant de tramways un plus grand nombre de rues. Ce fut la « Société genevoise de Chemins de fer à voie étroite » qui s'en chargea et construisit de nouvelles lignes.

Mais toutes les rues empruntées par ce nouveau réseau étaient en ville bien moins marquées que celles prises par les « Tramways suisses ». Elles ne forment pas un réseau sautant aux yeux à la lecture du plan. Le choix de ces rues fait par la Compagnie des Tramways n'a pas suffi pour les consacrer comme artères passantes.

Les lignes des Tramways à voie étroite n'eurent pas la faveur du public qu'avaient eu les lignes des Tramways suisses. Parce qu'elles empruntaient des rues secondaires, de rattrape en quelque sorte entre les rues principales, elles ne se sont jamais imposées. Les résultats d'exploitation furent bien différents. On en trouve la preuve dans le prix



Fig. 2. — Echelle 1 : 50000.

No. 7679 ACF 3.10.39.

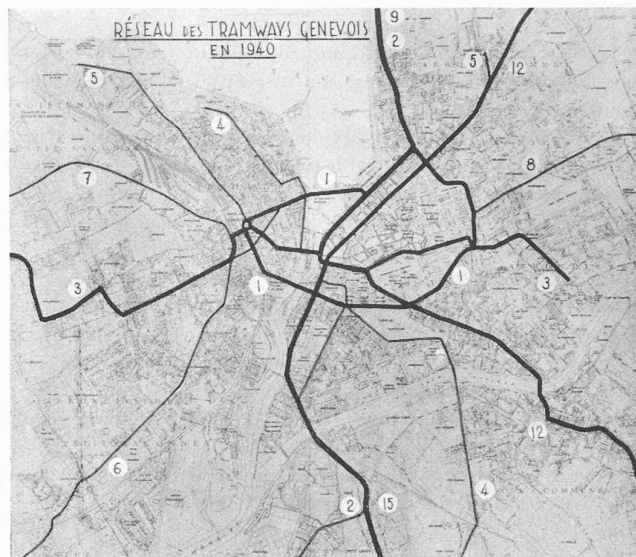


Fig. 3. — Echelle 1 : 50000.

No. 7679 ACF 3.10.39.

de rachat de chacune des premières compagnies qu'a payé la « Compagnie Genevoise des Tramways Electriques » (C.G.T.E.) en 1900, au moment de la troisième extension des tramways. Le réseau Tramways suisses, qui avait coûté Fr. 3 711 000, fut payé » 6 500 000. Le réseau Voies étroites (V. E.), qui avait coûté » 6 808 000, fut payé » 4 969 600.

Au moment de sa fondation, la C. G. T. E. augmenta encore le réseau par quelques lignes nouvelles, et c'est ainsi que nous sommes arrivés à avoir, en 1903, le réseau des lignes de tramways figuré par la figure 2, traits épais et traits minces.

C'est l'histoire de ce réseau — le calvaire de ce réseau — que nous vivons depuis quarante ans.

Il est caractérisé par l'extension considérable des lignes de tramways dans des rues qui n'ont aucun caractère d'artères principales. Au moment de la création du réseau V. E., le public l'a déjà boudé, étant désorienté quant au choix des trams à utiliser. L'extension donnée par la C. G. T. E. n'a fait qu'augmenter encore la confusion. Avec le réseau de 1903, nous avons eu à Genève le réseau de tramways le plus étendu de Suisse et en même temps le moins utilisable.

Pour avoir une idée de ce que peut être un réseau pratique de tramways, nous allons le comparer au réseau actuel des tramways de Berne, figure 4.

La comparaison se passe de commentaires. Ici, c'est l'enchevêtrement des lignes, le labyrinthe, là c'est la simplicité, la clarté.

Il ne peut être fait aucun reproche à la C. G. T. E. elle-même. Elle a cherché, comme on le faisait dans d'autres villes, à meubler de tramways les rues de Genève. Elle a cherché les rues principales, elle n'en a pas trouvées. Elle a mis des tramways partout. Le seul reproche ne peut aller qu'à ce plan déplorable, manquant d'artères principales.

Dès lors, qu'en est-il arrivé des tramways de Genève ? Une sage politique d'exploitation a conduit successivement à la suppression des lignes déficitaires, au groupement d'autres, pour en arriver, en 1940 au réseau figuré par la figure 3 réduit par rapport à 1903. Mais qu'y voyons-nous ?

Ce ne sont encore et toujours que les lignes primitives des Tramways suisses qui subsistent comme intéressant le public, celles qui entrent en ville par les anciennes portes

de Rive de Neuve et de Cornavin : la ligne Moillesulaz-Carouge et la ligne Petit-Saconnex-Champel.

On ne peut y ajouter comme ligne nouvelle d'importance vitale que la ligne de ceinture qui correspond à une suite ininterrompue de boulevards, c'est-à-dire à une suite d'artères bien marquées dans le plan et dans la tête du public, et la ligne n° 2, qui emprunte la percée rues Basses-rue du Stand, seule porte créée récemment pour entrer dans Genève, en sus des portes de Rive, Neuve et Cornavin.

L'importance relative des lignes de tramways de Genève est montrée par le tableau figure 5, qui est à rapprocher du plan de la figure 3.

On y voit, par les chiffres comparés des recettes d'exploitation, que les lignes 12, 1, 3, voire même 2, dépassent de beaucoup en importance toutes les autres. Si la C. G. T. E. n'était pas un service public mais une entreprise privée à

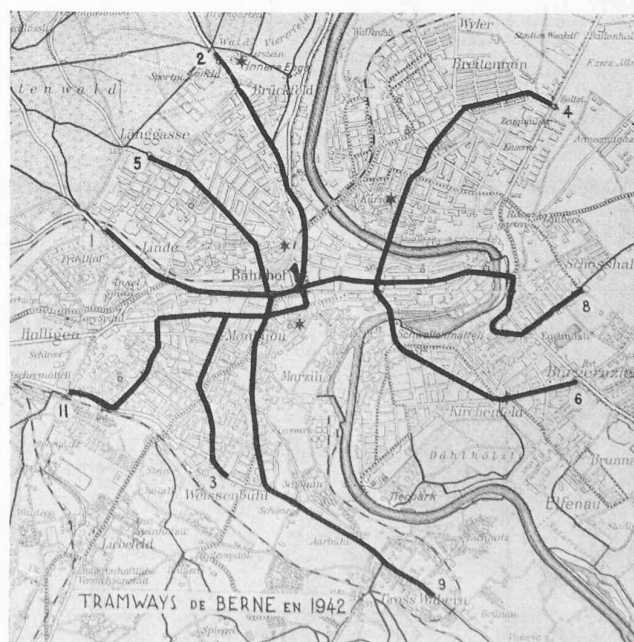


Fig. 4. — Echelle 1 : 50000. No. 7679 ACF 2.10.39.

but lucratif, elle renoncerait immédiatement à exploiter les lignes déficitaires et limiterait son intérêt à ces quatre lignes principales.

A côté de ce tableau d'exploitation des tramways de Genève, nous voyons un tableau d'exploitation des lignes de tramways de la ville de Berne, que j'ai pu établir grâce aux renseignements aimablement communiqués par cette entreprise, figure 6.

Nous y voyons que la ligne la plus fréquentée, la ligne 4, n'atteint que 21,2 % de la fréquentation totale et que tout le trafic est réparti beaucoup mieux qu'à Genève entre toutes les lignes exploitées. Huit lignes sur neuf ont chacune au moins 7,9 % du trafic, alors qu'à Genève ce n'est que quatre lignes sur dix. La différence est dans une homogénéité bien marquée dans le cas de Berne.

A cela rien d'étonnant, si nous comparons à nouveau les plans des réseaux de tramways de Genève et de Berne, figures 3 et 4.

A l'encontre du réseau de Genève, tourmenté par la ceinture des anciennes fortifications, Berne présente un magnifique réseau en étoile, permettant d'atteindre tous les quartiers très rapidement avec au maximum un changement de ligne chaque fois. A un réseau rationnel des lignes à Berne correspond un résultat d'exploitation homogène entre les différentes lignes.

Mais en dernière analyse, remarquons que nous pouvons conclure que ce n'est pas le réseau des tramways qui est en faute à Genève, mais le réseau des rues mis à la disposition de ces tramways.

Ce que Berne possède à l'encontre de Genève, et que les tramways n'ont eu qu'à utiliser, c'est un réseau d'artères

principales de circulation qui en font tout simplement un plan clair et commode pour le public qui circule.

Je ne cite pas le plan des rues de Berne comme un chef-d'œuvre, loin de là. Il est tout simplement normal. On y voit que les autorités, sans chercher à créer des ensembles architecturaux extraordinaires, se sont au moins préoccupées, dans la création des artères et des percées, d'agir avec *esprit de suite*, et c'est tout.

Alors qu'à Genève, les cas sont innombrables de rues, d'artères, d'ordonnances de quartiers commencées, mais auxquelles il n'a été réservé aucun lendemain.

L'exemple du quartier des Pâquis est typique. Ailleurs, c'est le boulevard Helvétique n'aboutissant pas au quai des Eaux-Vives, ou bien la rue des Casemates n'aboutissant pas à la rue de Carouge, ou bien la route de Florissant n'aboutissant à rien du tout, ou bien la route des Acacias, le boulevard de Saint-Georges se heurtant à la barrière de ceinture, etc., etc.

Et le marasme des affaires en est la conséquence.

Ceux qui circulent à bicyclette savent ce qu'on se fatigue à Genève à passer d'un quartier à l'autre en cherchant chaque fois son itinéraire : les distances sont très grandes. Les détours sont fréquents.

Le réseau des tramways, avec ses seules trois lignes vitales, ne peut pas donner satisfaction. Malgré toutes les louables améliorations déjà apportées, l'homme d'affaires ne peut pas à Genève compter sur les tramways comme on le fait dans les autres villes de Suisse. Utiliser les tramways à Genève, pour autre chose qu'un trafic habituel régulier, c'est presque sûrement arriver toujours en retard aux rendez-vous.

Pour pallier à l'insuffisance du service des tramways, pour ne pas s'éreinter en courses toujours longues à pied ou à bicyclette, on achète une automobile. On comptait avant la guerre, à Genève, une moyenne de une automobile pour 13 habitants, alors que pour l'ensemble de la Suisse, c'est une automobile pour 33 habitants.

Il n'y a pas à admirer ni à être fier de cette proportion, qui ne parle pas en faveur de notre urbanisme. Il faut souhaiter au contraire pour l'avenir tout autre chose :

Un réseau de rues si commode, sur lequel sera exploité un réseau de tramways si intense que chacun le préfère au système actuel d'avoir sa propre voiture. Le problème des encombrants parcs de stationnement sera ainsi du même coup bien simplifié.

II. Principes de bases du réseau des artères.

Nous avons vu que l'étude de l'exploitation des tramways pouvait servir de mesure à la valeur du plan de la ville. Or, l'exploitation des tram-

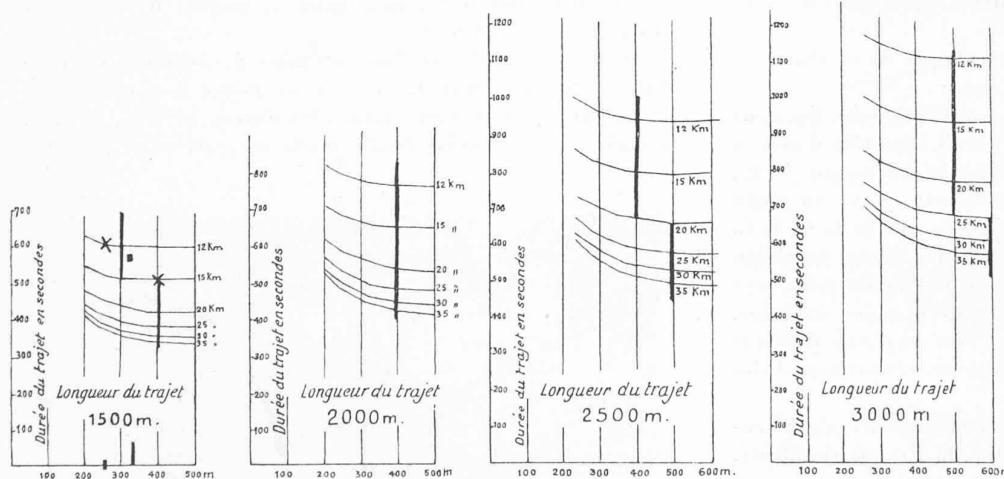


Fig. 7. — Durées de voyages pour des trajets en tramways de 1500, 2000, 2500, 3000 m en fonction de la vitesse propre des véhicules (courbes 12, 15, 20, 25, 30, 35 km/heure) et de la distance entre les points d'arrêt (portée en abscisse).

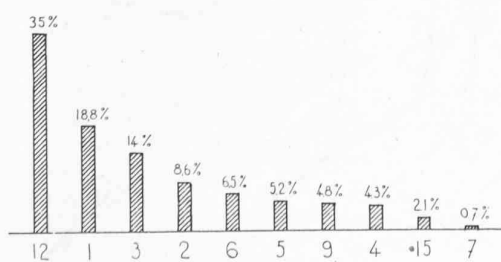


Fig. 5. — Tramways genevois.
Recettes relatives des lignes de tramways.
en % de la recette totale.

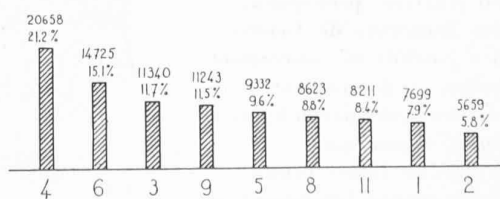


Fig. 6. — Tramways de la Ville de Berne.
Fréquence journalière moyenne de l'hiver 1942.
Nombre de voyageurs par jour.

ways a fait l'objet d'études méthodiques. La recherche de la meilleure exploitation a été faite en regard de la vitesse des véhicules et du nombre des arrêts.

Le but du tramway est de réduire autant que possible le temps nécessaire à tout voyageur pour se rendre d'un point à un autre de la ville.

Voici, figure 7, une série de diagrammes établis pour des déplacements par tramways de 1500 m, 2000 m, 2500 m, etc. En abscisses sont portées les distances entre points d'arrêts, les courbes correspondent aux vitesses réelles des véhicules, on trouve en ordonnées les temps de voyage comptés en secondes.

On voit par ces diagrammes que la vitesse propre des véhicules n'a une influence sur le temps total d'un voyage que si les arrêts sont à des distances de 400 m au minimum.

Et on voit aussi par ces diagrammes que si la distance entre arrêts est plus grande que 400 m, la rapidité d'un voyage n'est que peu augmentée. Ce n'est que pour des voyages de 3000 m et plus que cela compte.

Par conséquent, la distance entre arrêts la plus favorable ressort à 400 m pour des parcours de 1500 m, 2000 m, 2500 m. Comme ce sont là les distances les plus courantes que l'on ait à couvrir dans une ville de l'importance de la nôtre, on en conclut que la distance optimum entre les arrêts d'un réseau de tramways est 400 m.

Cette recherche de points d'arrêt tous les 400 m nous entraînera à rechercher dans la composition du plan de la ville à placer les carrefours à cette distance autant que possible. Pour la reconstruction de quartiers en pleine ville, on ne pourra pas aller à 400 m. La densité des habitants occupant des immeubles au plus grand nombre d'étages, justifie en fait le rapprochement des carrefours. Mais on ne descendra pas alors au-dessous de 120 m.

Un autre point important pour l'exploitation des tramways est la circulation dans les deux sens sur toute la longueur des lignes.

La circulation à sens unique, souvent appliquée pour les véhicules routiers, ne peut être admise pour les tramways. Elle serait néfaste à l'exploitation.

Pour cette raison commerciale élémentaire d'exploitation qu'il faut que tout voyageur s'étant rendu par le tram en un point d'une ville, trouve pour son retour un tram au même endroit circulant en sens inverse.

Ceci est très important, car ce principe posé par l'exploitation des tramways est vrai aussi pour la circulation routière.

Pour le comprendre, il faut en revenir à l'origine de la création du sens unique en circulation routière et bien considérer objectivement que cette règle a été inventée comme palliatif pour parer à une circulation croissant

constamment dans des rues insuffisamment larges.

Encore une fois, pour la commodité du public qui circule, pour l'usage pratique du plan de la ville, il faut que les grandes artères gravées dans l'esprit de chacun soient utilisées dans les deux sens. Le sens unique ne se lit pas sur un plan. Lorsqu'on veut aller dans telle direction en ville, il faut que l'on puisse prendre la rue qui y tend le plus directement.

Le sens unique, ce palliatif, doit être évité le plus possible. Il doit être banni de toute étude d'urbanisme, avec cette seule exception : lorsqu'on ne peut faire autrement pour la conservation de monuments historiques ou classés. C'est ainsi qu'il peut et doit être admis par exemple dans le centre de Bellinzone, dont le caractère est justement fait de l'étroitesse des rues.

Enfin, une autre règle d'urbanisme que l'on tirera avantageusement de l'expérience des tramways est que les artères devront former entre elles un réseau cohérent avec lignes aussi directes que possible entre chaque point de jonction.

Il y a longtemps que les compagnies de tramways ont compris que, dans l'intérêt de leur exploitation, elles devaient donner à leurs clients l'occasion de passer d'une ligne à l'autre avec le même billet. Pour que cet avantage soit réellement utilisé, il faut que par l'ensemble du réseau des lignes chaque voyageur trouve aisément son itinéraire par une série de tronçons s'alignant le plus possible sur la direction générale qu'il doit suivre.

Le réseau des rues sera donc fait d'artères aussi droites que possible et correspondant les unes aux autres par des carrefours de 120 à 400 m les uns des autres.

Nous avons donc maintenant une base théorique, une règle pour créer ce réseau d'artères au moment où nous allons aborder l'étude de la transformation nécessaire des quartiers mal construits de Genève.

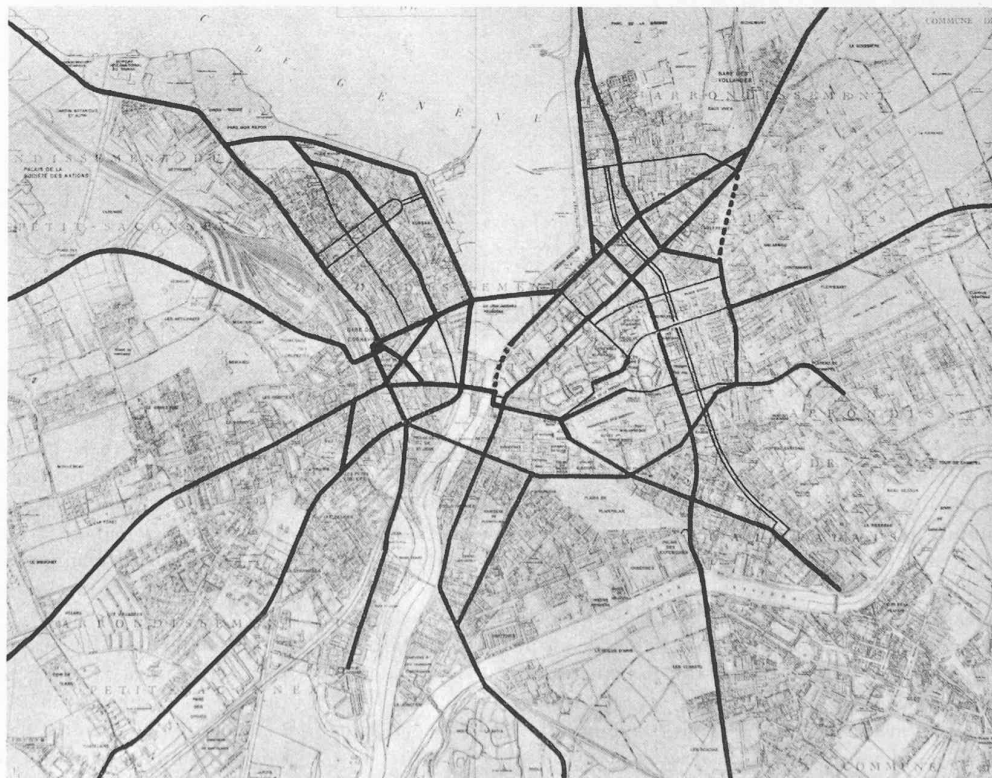
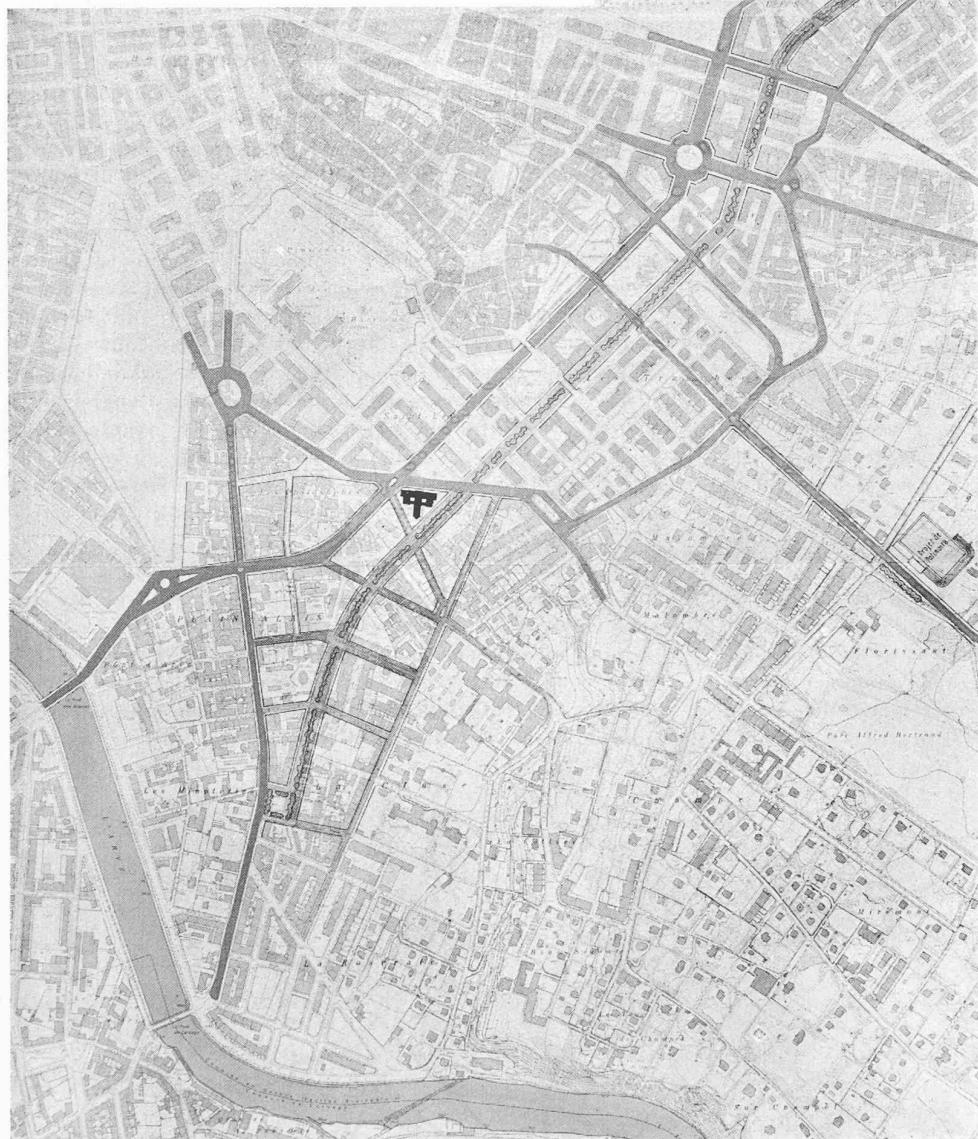


Fig. 8. — Réseau cohérent d'artères obtenu par les 4 transformations de quartiers proposées.
Echelle 1 : 32000

No. 7677 ACF 3.10.29.

Fig. 9. — Percées proposées : rue des Casemates et Boulevard Helvétique, côté Plainpalais ; route de Florissant, côté Tranchée.
Echelle 1 : 12500

No. 7679 ACF 3.10.39.



C'est tout d'abord un problème de sélection, de choix des artères qui sont à adopter pour le trafic principal aux dépens d'autres rues qui doivent être reléguées au simple rôle de morcellement. Il va de soi que des sacrifices doivent être faits, des rues doivent être supprimées dans lesquelles s'est établi, par l'usage et les obligations de circuler quand même, un trafic qui n'est pas à sa place, un *trafic parasite* en quelque sorte.

Comme première étape vers un réseau cohérent d'artères de circulation à Genève, voici, figure 8, un projet d'ensemble qui peut assez vite être obtenu par quelques transformations de quartiers proposées.

Les tracés en pointillé, soit les quais de la Rive gauche et le boulevard Voillier entre les Tranchées et la route de Chêne, sont des percées adoptées déjà maintenant par tout le monde. Je n'y reviens pas.

Les projets nouveaux nécessaires sont :

- 1^o La percée rue des Casemates-Plainpalais.
- 2^o La correction de Florissant.

3^o La percée Coutance-Servette.

4^o De l'ordre dans le quartier des Pâquis.

III. Propositions pour la rive gauche.

Il faut avant tout créer une liaison entre les quartiers des Eaux-Vives et de Plainpalais. Le problème consiste à faire un choix entre la rue des Casemates et le boulevard Helvétique.

Si l'on circule au boulevard Helvétique, si l'on s'y engage par les boulevards du Pont d'Arve et de la Tour qui lui correspondent du côté de Plainpalais, on aboutit à Rive à un cul-de-sac, à mi-distance entre deux carrefours existants.

Par contre, si c'est la rue des Casemates où l'on s'engage, du côté où elle nous y invite, au carrefour de Rive correspondant au quai Gustave-Ador et à la grande route de Thonon, c'est alors à son autre extrémité qu'on se heurte à un cul-de-sac. On est détourné de la direction générale où l'on tend par la barrière des boulevards en ceinture.

Que dire de l'ordonnance déplorable ou plutôt du manque complet d'ordre à la place des Philosophes : les aboutissements beaucoup trop rapprochés de la rue Prevost-Martin, de la rue Gœtz-Monin, de la rue Micheli-du-Crest, de la rue du Petit-Salève et du boulevard des Philosophes créent une série de têtes d'immeubles en sifflets aussi désorientants pour chercher son chemin que dangereux pour la circulation.

Il ne faut pas hésiter, c'est ce quartier qui doit être remanié, et le choix à faire pour une artère passante entre la rue des Casemates et le boulevard Helvétique, qui se doublent sur leur plus grande longueur, doit provoquer cela (fig. 9).

C'est la rue des Casemates qui doit être choisie, c'est elle qu'il faut faire aboutir au boulevard du Pont-d'Arve et se prolonger ainsi à Plainpalais sur la grande artère des Acacias. Il n'y a ainsi rien à changer à l'ordonnance simple du quartier de Rive.

Le boulevard Helvétique, avec sa double rangée d'arbres, peut alors être traité comme simple zone de verdure. On peut le faire aboutir à la place des Augustins, côté rue de Carouge, qui, sans être un carrefour important, a cependant une ordonnance architecturale intéressante, qui peut marquer le départ de ce boulevard. Du côté des Eaux-Vives, une prolongation de cette zone de verdure peut être étudiée, mais n'est pas indispensable. On peut admettre son amortissement à la rue Versonnex comme actuellement, à condition d'ordonner également en une place convenable cet

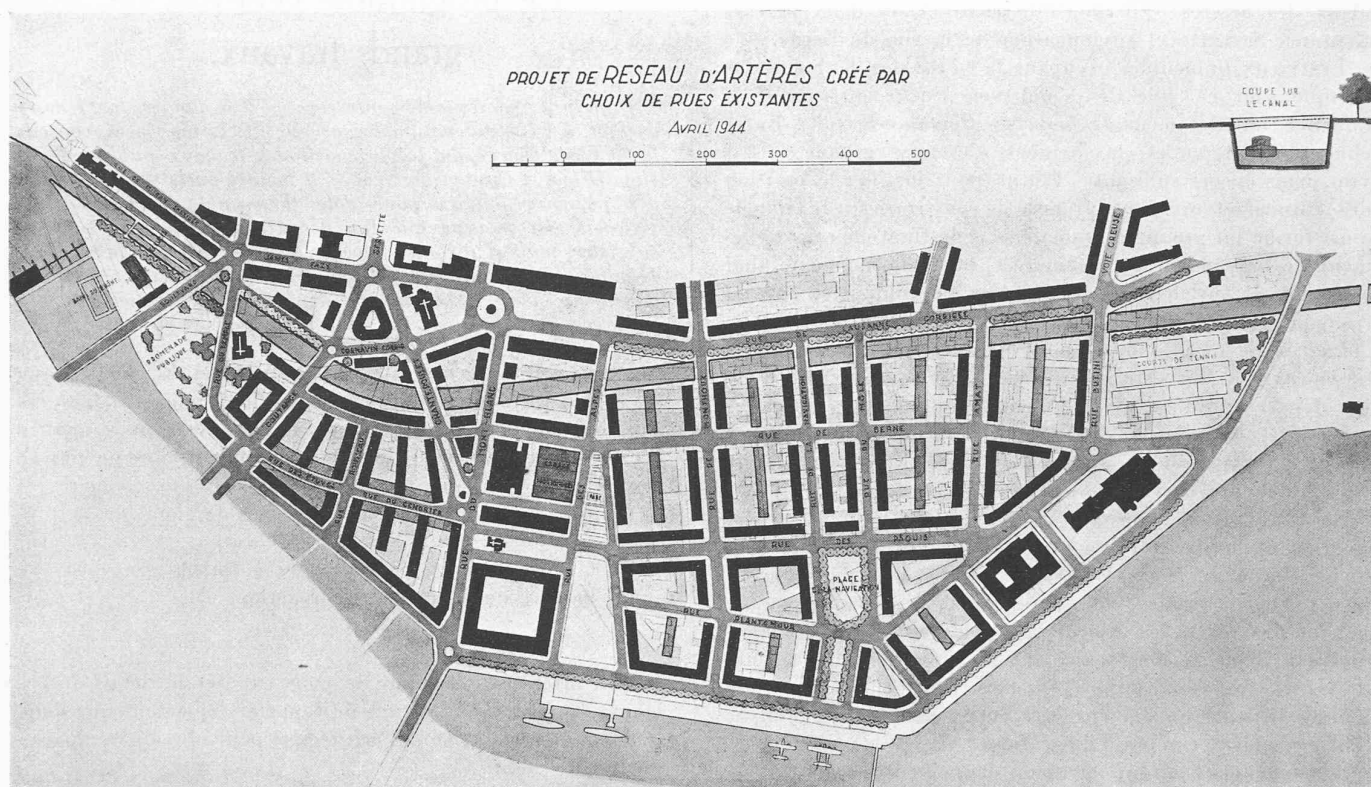


Fig. 10. — Projet de réseau d'artères pour la rive droite. Ce plan montre que par un *simple choix entre rues existantes*, on peut s'acheminer vers un but final conforme aux conceptions les plus modernes du lotissement des ville.

amortissement. L'accès nécessaire au quartier de l'Hôpital, très dangereux actuellement par la rue Micheli-du-Crest, est assuré par deux nouvelles rues.

Tout près de là, dans le quartier des Tranchées, une correction de la partie inférieure de la *route de Florissant* s'impose : on ne comprend pas pourquoi cette artère si importante vient buter contre un immeuble.

D'autre part, son profil en long jusqu'aux Pléiades est déplorable. Une percée des Pléiades aux Tranchées serait une occasion de corriger cela.

Mais c'est surtout dans le sens du réseau cohérent que cette percée s'impose : le Bourg-de-Four est la place du marché, le centre d'approvisionnement naturel des quartiers des Tranchées et de Florissant. Pour s'y rendre de Florissant, il y a détour obligatoire, soit par la rue Ch.-Galland, soit par la rue Saint-Victor. Le boulevard des Tranchées en ceinture coupe la circulation. Conséquence : le public est détourné soit sur Rive, soit sur Plainpalais.

Donc ici encore, un choix doit être fait entre deux voies. C'est la rue Ch.-Galland, et non pas la rue Saint-Victor :

La voie haute historique de Genève par le Bourg-de-Four se prolonge par la rue des Chaudronniers et aboutit ainsi, à Saint-Antoine, à la rue Ch.-Galland. C'est donc à la rue Ch.-Galland que doit aboutir Florissant.

Cette entrée en ville, les fortifications l'avaient supprimée. Elle existait antérieurement, du temps des foires et de la prospérité commerciale de Genève. Quand on a rasé les fortifications, le seul souci a été de construire des rues à l'équerre et on a ainsi maintenu cette barrière.

On peut se rendre compte ici de l'importance pour le commerce d'un plan clair de ville conduisant le client aux rues des affaires. Si la liaison proposée entre le Bourg-de-Four et Florissant avait été faite en son temps au lieu de ce quartier barrière, la vision géographique simple dans l'esprit de chacun, la notion du chemin *tout droit* aurait maintenu un mouvement, des habitudes de passage tels que

la création de magasins ne se serait pas justifiée à Florissant : le Bourg-de-Four aurait gardé sa clientèle.

IV. Propositions pour la rive droite.

Dans le plan précédent, figure 9, on s'est tenu au tracé de rues seulement, premier échelon de l'étude d'urbanisme, avec la seule préoccupation de ménager entre elles les profondeurs nécessaires pour construire selon les lois de l'hygiène. L'étude des bâtiments, différents selon leurs destinations, constituerait un second échelon du projet.

Dans le projet présenté pour la Rive droite, figure 10, l'étude est poussée jusqu'à ce second échelon.

Ce plan avec indication des immeubles représente donc un but final auquel on peut tendre — mais que l'on n'atteindra pas forcément — dans la reconstruction de la Rive droite.

Mais il n'est pas besoin d'avoir fait cette transformation complète de quartiers pour pouvoir tirer du projet adopté tous ses avantages : ce qui importe pour le moment et pour l'avenir immédiat, c'est le *choix des artères* qui, par la suite, pourront constituer ce plan.

On voit ici que la plupart des rues de ce projet existent déjà. Elles ne sont qu'élargies, soit d'un côté, soit de l'autre, soit des deux côtés pour leur donner l'importance que l'on veut : artères passantes ou simples rues. Deux percées sont prévues seulement pour les lier entre elles et en faire un réseau commode : Coutance-Servette et l'extrémité de la rue de Berne.

A part cela, il n'y a que trois déplacements de rues : Saint-Jean, Cornavin, et la rue de Lausanne. Or ces déplacements de rues ne sont même pas provoqués par la recherche du réseau économique, mais par l'introduction dans le plan d'un nouvel objet de l'équipement de la cité : le canal navigable.

J'insiste donc sur ce point : le plan commode de circulation de la Rive droite serait déjà mis à la disposition de ses

habitants dans son économie par ces seules opérations : le choix des artères (qui ne coûte rien) et les deux percées Coutance-Servette et prolongation de la rue de Berne.

Les vieux immeubles occupant la butte des Terreaux-du-Temple sont en voie de démolition. En reconstruisant le quartier, on doit ménager la percée Coutance-Servette. Entre elle et Chantepoulet, la distance n'est pas grande, il est vrai, mais encore suffisante (120 m) pour justifier la position des trois carrefours. Il est proposé de construire sur le triangle ainsi formé un groupe d'immeubles à destination essentiellement de bureaux et de commerces, analogue au Schmidhof construit à Zurich dans le quartier de Sihlporte, sur un triangle également.

La rue de Chantepoulet doit être maintenue. Son aboutissement à la Servette la justifie. Son seul inconvénient est son départ en sifflet sur la rue du Mont-Blanc. Le danger qui en résulte pour la circulation peut être supprimé par un déplacement de la station-abri des tramways et une étude adéquate des refuges.

En 1932, plusieurs projets ont vu le jour pour la reconstruction de la Rive droite, ne tenant compte en général en aucune façon du réseau des rues existant, considéré comme désuet. Or, les études faites par les Services techniques de la Ville ont révélé les difficultés considérables que l'on rencontre à déplacer non seulement les rues, mais les égouts et toutes les canalisations qu'elles contiennent. De tels bouleversements ne doivent être entrepris que s'ils s'imposent réellement comme indispensables.

L'ordonnance en damier selon laquelle est construit le quartier des Pâquis n'a en elle-même aucun inconvénient, au contraire. Il suffit dès lors de la coordonner en achevant la rue de Berne et la rue des Pâquis et en choisissant entre toutes ces rues celles qui méritent de subsister.

A la place de la Navigation sont attachés les souvenirs historiques du quartier. Il faut la conserver, comme un point de repère dans cet ensemble un peu monotone. Il faut l'ordonner et l'ouvrir sur le lac.

Ainsi, par ces quelques choix d'artères et percées proposés, soit sur la Rive gauche, soit sur la Rive droite, le plan de Genève serait déjà rendu infiniment plus pénétrable. Ces choix-là paraissent les plus urgents. Au fur et à mesure que par la suite d'autres remaniements de quartiers s'imposent, on devra alors toujours avoir en vue, comme ici, l'amélioration du réseau cohérent des artères.

Genève a été la ville la plus peuplée de la Suisse.

Depuis un siècle, elle a successivement été dépassée par Zurich, par Bâle, puis, au dernier recensement, par Berne.

Nous qui envions la ville fédérale, qui réclamons par un cahier de revendications toutes sortes d'avantages à recevoir, ne voyons-nous donc pas que nous avons d'abord à apprendre des Bernois à construire notre ville.

Le plan de Berne nous montre ces 170 000 habitants desservis par un réseau de tramways de 17 km seulement, vivant coude à coude dans un espace bien utilisé, commodément ordonné, bien distribué par les circulations dominantes.

A Berne, on habite en ville et sitôt en dehors, c'est la pleine campagne et les grandes forêts que l'on rencontre, autre élément de bonheur pour les citadins.

Cependant qu'à Genève nous perdons un temps énorme et nous éreintons à bicyclette pour nous rendre d'abord en ville d'une banlieue éparpillée où tout le monde veut habiter, ensuite pour choisir notre itinéraire dans un ensemble de rues manquant de cohérence.

Pour construire leur ville, ce dont les Bernois ont fait preuve comme en toute chose, du reste, et dont nous avons manqué, se résume en un mot : *l'esprit de suite*.

Le programme genevois de grands travaux.

Dans une remarquable conférence qu'il a donnée, le 27 mars dernier, à l'Institut national genevois, M. Louis Casaï, conseiller d'Etat, chargé du Département des travaux publics de la République et Canton de Genève, a montré quels sont les efforts des pouvoirs publics pour doter l'ensemble de l'organisme genevois des moyens qui lui permettront non seulement de subsister, mais d'affronter l'avenir avec des chances de réussite. Il nous a paru intéressant pour nos lecteurs de reproduire ci-dessous, avec l'autorisation de l'auteur, quelques-uns des passages caractéristiques de cette magistrale étude. (Réd.)

De même que les autorités fédérales ont su prévoir l'époque de guerre que nous traversons et prendre à temps les mesures qui nous ont permis, jusqu'à présent, de vivre sans connaître d'excessives privations, de même entendent-elles ne pas se laisser surprendre par les circonstances de l'après-guerre et ont-elles placé toute leur activité sous le signe de la prévoyance.

C'est sous ce signe aussi que les autorités genevoises se sont efforcées de développer leur action.

Mon intention n'est pas de vous exposer le détail de ces efforts. Qu'il me soit permis de rappeler cependant que dans le domaine social, rien n'a été négligé pour obtenir les apaisements désirables.

Ce furent les lois sur les contrats collectifs, sur les rajustements de salaires, sur la protection de la famille et tout récemment sur les allocations familiales.

Parallèlement, un effort fiscal a pu être demandé aux contribuables, grâce au retour de la confiance dans la gestion des affaires publiques. Cette restauration de la confiance a permis au canton d'opérer de très intéressantes conversions d'emprunts et elle a assuré une sérieuse amélioration dans le résultat du recouvrement de l'impôt.

Le budget s'est d'année en année amélioré et a tendu vers l'équilibre du compte d'Etat, qui eût été obtenu si la guerre n'était pas venue aggraver à nouveau la situation, en augmentant, dans une proportion considérable, les charges publiques.

D'autre part, le Conseil d'Etat a également voué ses efforts à l'étude d'importants problèmes techniques et à la préparation de la lutte contre le chômage par la création de possibilités de travail.

Mais ces préoccupations nouvelles, créées par les circonstances, ne nous ont pas fait oublier l'avenir.

Si un certain nombre de réalisations ont été suspendues par l'effet de la guerre, les bureaux d'études de notre Département n'en ont pas pour autant arrêté leur activité. Bien au contraire, ils ont profité du répit qui leur était en quelque sorte laissé par la stagnation des affaires courantes pour préparer un vaste programme d'avenir. La Confédération d'ailleurs n'a pas manqué, elle aussi, de s'engager dans cette voie. Outre l'exécution du « Plan Wahlen », essentiellement destiné à faire face aux besoins nés de la guerre, et qui a demandé un effort considérable à l'agriculture suisse, la Confédération a mis à l'étude d'une part le « Plan Zipfel », qui prévoit l'exécution de 5 milliards de grands travaux d'intérêt national et, d'autre part, le plan d'aménagement national dit « Plan Meili », destiné à assurer l'équipement économique du pays dans l'avenir.

Sur le terrain des réalités plus pressantes, la Confédération s'est efforcée, même pendant la période de guerre, de soutenir