

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

Artikel: Le programme genevois de grands travaux
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53248>

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: 26.11.2024

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

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 citoyens.

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 grand 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

les professions atteintes par la crise en aidant les cantons à subventionner les commandes à l'industrie, ainsi que des travaux pour la rénovation de bâtiments privés et pour la réparation de véhicules à moteur immobilisés du fait des hostilités.

Le canton de Genève n'a pas manqué, de son côté, de tout mettre en œuvre pour agir dans le cadre de l'action fédérale.

Il s'est efforcé non seulement de préparer et d'exécuter des travaux d'intérêt collectif, mais encore d'encourager l'entreprise privée en l'aidant par tous les moyens à sa disposition.

A ce point de son exposé, M. le conseiller d'Etat Casati rappelle l'activité qui a régné dans les travaux de rénovation et de restauration des bâtiments (dont le montant total s'est élevé à plus de 33 millions de francs, de 1937 à 1943) grâce au régime des subventions; dans le domaine de l'agriculture (par la mise en culture de 81 hectares dans le petit canton de Genève) et dans celui de l'industrie, en facilitant le développement d'entreprises existantes et en favorisant la fixation d'entreprises nouvelles.

Puis il a poursuivi son exposé comme suit :

En ce qui concerne plus particulièrement les activités publiques, l'effort des autorités s'est porté sur une coordination plus étroite des services publics et sur une étude cohérente du développement futur de Genève et de ses environs.

Les études effectuées au cours de ces dernières années par le Département des travaux publics, et auxquelles une impulsion particulière a été donnée par la création d'un service cantonal d'urbanisme, ont porté sur l'établissement d'un plan général des voies de communication, sur la distribution des quartiers et leur aménagement, sur l'organisation d'une région industrielle reliée au réseau général des chemins de fer et à la navigation fluviale, sur la création de zones réservées à la résidence et au commerce, de même que sur les liaisons routières et aériennes.

Ces études ont trouvé leur premier aboutissement dans la nouvelle loi sur les constructions et surtout dans le plan des zones annexé à cette loi, qui a été adopté par le Grand Conseil, le 27 avril 1940. Ce nouveau plan détermine les quartiers de commerce et de résidence et fixe d'une manière rationnelle les régions destinées à l'industrie. Il tend également à la conservation de la Haute-Ville et du Vieux-Carouge, pour lesquels des dispositions légales particulières sont prévues afin de maintenir leur caractère traditionnel.

Ces dispositions doivent être encore complétées par une étude plus approfondie, dont le but est d'assurer un aménagement harmonieux des régions rurales, en distinguant nettement les zones de morcellement pour villas des zones réservées aux exploitations rurales, et aux grandes propriétés de plaisance. La tendance adoptée il y a une vingtaine d'années de considérer l'ensemble du canton comme terrain à bâtir pour des villas, avait eu pour conséquence fâcheuse d'amorcer, en de nombreux points, des lotissements nouveaux créant une situation désordonnée, à laquelle il était nécessaire de remédier.

Le maintien des grandes propriétés de plaisance, qui contribuent par leurs dispositions heureuses et leurs magnifiques frondaisons à donner son charme au paysage genevois, doit être désormais assuré par des mesures appropriées.

Quant au lotissement, il est nécessaire de diriger les constructeurs sur des régions déjà équipées pour de tels aménagements et de coordonner, par l'adoption d'un plan régional,

les besoins d'une extension organisée des quartiers de villas avec les intérêts d'une exploitation agricole rationnelle et d'une protection sérieuse des beautés naturelles.

Un autre problème, extrêmement complexe, est celui de la rénovation des quartiers construits au cours du XIX^e siècle de la manière la plus incohérente à la périphérie de la ville. Des études sont actuellement en cours; elles tendent à l'élaboration d'un plan d'ensemble et à la recherche des méthodes les plus propres à résoudre cette question qui se complique encore d'un morcellement excessif de la propriété.

Dans le cadre de ces études générales, un programme de grands travaux a été mis au point et sa réalisation, bien que ralentie par les circonstances de guerre, a été amorcée. De plus, des crédits extrêmement importants ont été votés à cet effet par le Grand Conseil, crédits dont le financement a été assuré et qui constituent une réserve importante pour permettre l'ouverture de nouveaux chantiers ou l'extension de chantiers en cours, si le besoin s'en faisait sentir.

Rappelons notamment :

la loi sur les grands travaux, du 29 avril 1939, avec un crédit de 7 800 000 fr. ;

la loi du 27 mai 1939, ouvrant un crédit de 144 000 fr. pour différents travaux de routes ;

la loi du 7 mai 1941, ouvrant un crédit de 5 960 000 fr. pour l'agrandissement de l'Aéroport et le regroupement des policliniques ;

la loi du 13 février 1943, ouvrant un crédit de 210 000 fr. pour la première étape de construction d'un pont-route sur l'ancien barrage de Chèvres ; et enfin

la loi du 29 janvier 1944, ouvrant un crédit de 1 230 000 fr. pour reconstituer le crédit de 7 800 000 fr. relatif à l'exécution de grands travaux, sur lequel il avait été prélevé 700 000 fr. pour les améliorations foncières et 530 000 fr. pour d'autres travaux tels que : la réfection de l'Aula de l'Université, la construction d'une annexe à l'Ecole de médecine, l'aménagement d'un Laboratoire de chimie agricole et l'exécution d'une annexe à l'Ecole de chimie.

Ce programme général de grands travaux prévoit, en premier lieu, l'aménagement des principales *voies de communication routières*, et plus particulièrement la création d'une route de grande circulation raccordant le réseau suisse avec le Midi de la France. Cette route, appelée « Route du Midi », comporte deux tronçons, l'un entre la limite du canton de Vaud et la Ville de Genève, tronçon déjà partiellement réalisé, mais qui doit être considérablement amélioré encore, notamment entre Bellevue et la sortie de Versoix, l'autre allant de la Ville à la frontière française de Perly, qui adopte un tracé neuf, évitant les agglomérations de Plainpalais et de Carouge. Cette artère entre dans le cadre du « Plan Zipfel » des grands travaux routiers d'après-guerre.

D'autres voies de communication de grande importance ont été également étudiées. C'est le cas, par exemple, de la route de Thonon, dont l'élargissement est prévu par une emprise sur le lac, dès la sortie de la Ville, jusqu'au bas de la rampe de Vésénaz. Les travaux de construction de cette artère, entrepris depuis quelques années, et dont le rythme peut être accéléré ou ralenti selon les circonstances, constituent le type même des travaux à réserver pour une éventuelle période de chômage.

Enfin, l'étude a été faite d'une artère de grande ceinture, destinée à détourner la circulation des poids lourds et à éviter qu'ils ne traversent l'agglomération urbaine, la circu-

lation touristique étant, en revanche, acheminée vers le centre. Sur différents points déjà, des terrains ont été réservés pour la création de cette artère, qui empruntera notamment le pont Butin et le nouveau pont projeté sur l'Aire, entre le Grand et le Petit-Lancy.

En second lieu nous nous sommes attachés à la réalisation de la *voie ferrée de raccordement* de la gare de Cornavin au réseau français de la rive gauche du Rhône. Depuis plusieurs décades il en était question et, en 1912, une convention avait été passée entre l'Etat de Genève, la Confédération et les Chemins de fer fédéraux, qui devait amener la réalisation de ces travaux. Le Conseil d'Etat s'est attaché à la reprise de ce problème, trop longtemps ajourné pour de multiples raisons, et réussit enfin à obtenir l'ouverture des premiers chantiers.

Le tunnel prévu dans le tracé de cette voie ferrée sur la rive droite du Rhône, dans la région de Saint-Jean au Bois Cayla, a été déjà exécuté par les soins des C. F. F. Ces derniers sont actuellement occupés à la construction du pont sur le Rhône entre le Nant Cayla et le Bois de la Bâtie. Les travaux se poursuivront par la percée du tunnel sous le Bois de la Bâtie et par l'établissement de la voie jusqu'à la gare future de la Praille dont l'emplacement est prévu au pied du coteau de Lancy.

Ces travaux, dont la dépense a été devisée à 12 millions, sont supportés à raison d'un tiers chacun par la Confédération, par les Chemins de fer fédéraux et par le Canton de Genève.

La mise à exécution de la ligne du raccordement a rendu nécessaire l'étude de *l'aménagement de la plaine de la Praille* actuellement occupée, dans sa presque totalité, par des cultures maraîchères et qui est destinée à devenir un centre important pour l'industrie et les entrepôts.

Au cours des vingt dernières années, la Confédération, les C. F. F. et l'Etat de Genève ont poursuivi une politique foncière d'acquisition des terrains de cette région dont on peut dire aujourd'hui que la plus grande partie est propriété publique.

Ainsi, les intérêts publics et privés pourront bénéficier de la plus-value qui sera apportée à toute la région, en raison des travaux qui s'y exécutent. Rappelons que déjà l'aménagement de la Praille avait commencé par la correction de la Drize et de l'Aire et par la construction de la « route des Jeunes » reliant la route de Saint-Julien à celle des Acacias.

L'établissement de cette dernière route a permis à la Ville de Genève de fixer l'emplacement de ses *nouveaux Abattoirs* à proximité immédiate de la gare de marchandises de la Praille. Les travaux ont été entrepris par les services municipaux, et ils sont poursuivis par ces derniers. En outre le plan général étudié par le service d'urbanisme pour l'aménagement de la région industrielle Acacias-La Praille prévoit, en liaison directe avec la zone industrielle et la voie de raccordement, l'emplacement du futur *port fluvial*.

La création d'un port fluvial est liée par ailleurs à l'établissement d'une voie navigable allant du Rhône au Rhin. Le problème le plus délicat posé par ce raccordement est, sans contredit, *la traversée de la ville de Genève*. Le récent concours, qui a été ouvert par l'Association du Rhône au Rhin, vient d'apporter à cet égard des solutions qui paraissent extrêmement heureuses. Le projet préconisé par les experts emprunterait la rive droite et traverserait à ciel ouvert le quartier de Saint-Gervais et le quartier des Pâquis. Il a le grand avantage d'éviter un tunnel fâcheux pour la navigation commerciale et faciliterait par ailleurs l'assainissement de toute une partie du quartier des Pâquis, assainis-

sement auquel les pouvoirs publics devront s'attacher tôt ou tard.

Avant d'abandonner la question de l'aménagement de la plaine de la Praille, je rappelle également que ce plan réserve des terrains de vaste étendue déjà propriété publique dans la région de la Queue d'Arve pour la création d'un vaste stade municipal. Là encore, la Ville de Genève vient d'ouvrir un concours qui tout récemment jugé, a montré que des solutions intéressantes pouvaient être apportées dans le cadre des terrains disponibles.

Il convenait que notre génération assume la préparation des plans nécessaires et la réserve de terrains disponibles, de manière à permettre à nos successeurs de mener à chef cette opération de très grande envergure.

Le troisième domaine auquel s'est attaché le programme des grands travaux, est celui de la *navigation aérienne*.

Afin de conserver à la place de Genève son caractère et son rang de centre international, nous avons mis au point l'étude de l'extension de l'Aéroport de Cointrin. Cet aéroport occupe une situation privilégiée en raison de sa proximité immédiate de la ville, de son heureuse orientation et de ses conditions météorologiques particulièrement favorables. Des terrains considérables ont été acquis et sont encore en voie de l'être pour assurer son agrandissement. Une seconde piste d'envol de 50 mètres de largeur et de 1000 mètres de longueur vient d'être terminée. Le programme des travaux comporte la prolongation de cette piste dans un très proche avenir, ainsi que la construction d'une aérogare répondant aux besoins du trafic aérien qui ne manquera pas d'être intense après la guerre.

Nous avons également étudié la liaison de la place d'aviation avec la voie ferrée et avec le réseau des voies de communication routière précisément par le moyen de la route de grande ceinture dont il a été question plus haut.

Pour la construction de l'aérogare une douzaine de bureaux d'architectes, travaillant par équipes de deux, ont été chargés de la mise au point des plans du bâtiment, sur la base de l'avant-projet établi par M. Grosurin, architecte, en collaboration avec les Services du Département des Travaux publics.

Le résultat de leurs travaux sera soumis à l'approbation d'une commission d'experts qui choisira le projet destiné à être réalisé.

Actuellement, l'état d'avancement des travaux de l'aéroport proprement dit est tel que nous pouvons, d'ores et déjà, affirmer que Cointrin serait prêt à accueillir du jour au lendemain le trafic international aérien.

Ainsi, par ce triple aménagement des voies routières, des voies ferrées et des voies aériennes, notre canton se trouvera armé pour affronter l'avenir dans les meilleures conditions possibles, en compensant par une amélioration de ses relations avec l'extérieur, sa situation quelque peu excentrique sur le territoire confédéré.

Pour être complet, il faut rappeler aussi l'effort considérable fourni par les Services industriels de Genève, en construisant, de 1937 à 1944, l'*Usine de Verbois*, une des plus belles œuvres réalisées ces dernières années et dont une description a été donnée, ici même, il y a quelques mois¹.

Cet examen des grands problèmes d'équipement économique du canton n'a pas été conçu au détriment des aména-

¹ Voir *Bulletin technique*, numéro spécial du 11 septembre 1943.

gements intérieurs destinés à améliorer le bien-être de notre population ou à attirer et à maintenir, dans notre ville, le siège des grandes institutions qui ont contribué à sa renommée.

C'est ainsi que le canton a été amené à acquérir l'ancien Hôtel National, qui fut pendant un temps le Secrétariat de la Société des Nations, et l'Hôtel Bellevue, afin de pouvoir assurer un logement convenable aux multiples institutions internationales qui ont leur siège dans notre ville.

Des efforts analogues ont été faits pour donner à l'œuvre du Comité international de la Croix-Rouge, et particulièrement à l'Agence centrale des Prisonniers de guerre, les moyens d'accomplir dans notre ville l'œuvre magnifique à laquelle ils se sont voués.

La Ville de Genève a acquis à leur intention l'ancien Hôtel Métropole. Le Canton a mis à leur disposition le Palais dit du Conseil général, ainsi que de vastes entrepôts qu'il a spécialement construits à leur intention sur des terrains acquis à la Renfile près Vernier.

En agissant ainsi, notre République non seulement a répondu à sa vocation, qui toujours l'a orientée vers des idées généreuses, mais elle a contribué à assurer l'établissement dans notre ville d'organisations qu'elle est fière d'abriter.

En ce qui intéresse le bien-être et la vie de notre population genevoise, nous nous sommes attachés également à résoudre divers problèmes dont quelques-uns sont d'une importance vitale.

En premier lieu, notre attention a été sollicitée par la question de l'Hôpital cantonal. Dans d'autres circonstances, j'ai eu l'occasion de m'expliquer longuement sur ce problème et d'exposer les raisons qui m'ont amené à envisager, à l'occasion de l'étude du regroupement des polycliniques, la reconstruction générale de l'Hôpital sur son emplacement actuel. Il s'agit là d'une œuvre de très longue haleine pour l'étude de laquelle une commission de spécialistes a été constituée et qui travaillera en collaboration avec un certain nombre de bureaux d'architectes.

En vue de la réalisation de ce projet, l'Etat a acheté le domaine de l'ancien Hôtel Beau-Séjour, à Champel, qui sera consacré à l'avenir à la création d'un hôpital secondaire et qui, temporairement, a pu être mis à la disposition des services du Comité international de la Croix-Rouge.

Le problème de l'Université est un de ceux qui ont également retenu l'attention du Conseil d'Etat.

Une étude générale de la réorganisation des Facultés, et surtout d'une meilleure répartition des locaux d'enseignement universitaire est actuellement en cours. Le fait de ces études ne nous a toutefois pas empêchés d'aborder d'ores et déjà les réalisations les plus urgentes.

C'est ainsi que nous avons procédé à l'aménagement de l'Institut universitaire d'anthropologie au boulevard Carl Vogt, que nous avons transformé l'Institut pathologique, que nous avons créé une annexe à l'Ecole de médecine, que nous avons agrandi l'Ecole de chimie en la surélevant d'un étage et qu'enfin, nous avons procédé à la transformation de l'Aula de l'Université.

Ces derniers travaux sont actuellement en voie de finition. Une solution extrêmement heureuse du problème délicat que posait cet aménagement a été trouvée par M. Ellenberger, architecte, en collaboration avec M. Meisser, ingénieur; elle a permis de supprimer les énormes piliers encombrant cette salle. D'ici quelques semaines, les travaux seront achevés, et je ne doute pas que tous ceux qui aiment notre Université seront satisfaits de la voir enfin dotée d'une salle publique digne d'elle.

Pour nos agriculteurs, sans parler des travaux considérables d'améliorations foncières en voie de réalisation, et pour lesquels le Grand Conseil a voté un crédit de 700 000 fr., nous avons contribué à l'amélioration du rendement des cultures en créant un *Laboratoire de chimie agricole*, annexé à l'Ecole d'horticulture de Châtellaine qui fut elle-même agrandie.

D'autre part, en vue d'améliorer les constructions rurales, nous avons encouragé la rénovation des fermes en subventionnant, dans le cadre de l'action fédérale, les travaux d'assainissement d'étables et d'amélioration des logements pour les ouvriers agricoles.

Par ailleurs, dans le cadre de l'action pour l'entraînement physique de la jeunesse, de multiples aménagements de *places de jeux* ont été exécutés dans les différentes promenades et stades de la Ville de Genève, auxquels les services de l'Etat ont collaboré. Outre le grand stade municipal des Vernets, qui vient de faire l'objet d'un concours, la Ville de Genève étudie, avec l'appui de l'Etat, la construction d'une salle de gymnastique et de locaux annexes destinés aux élèves des Ecoles et aux associations sportives de Genève.

Enfin, nous avons entrepris l'étude d'un important problème, qui préoccupe depuis longtemps les pouvoirs publics genevois: celui de *l'épuration des eaux d'égout*. En effet, le déversement des eaux usées dans le Rhône, considéré il y a un demi-siècle comme une solution idéale, ne correspond plus aux exigences de l'hygiène moderne. Aussi avons-nous chargé un bureau d'ingénieur d'étudier la question. M. Louis Perrin a déposé récemment son rapport, concluant à la prolongation des deux collecteurs existant sous les deux rives du Rhône et à leur réunion sur la rive droite pour être conduits vers une station d'épuration à construire aux Iles d'Aire. Cette réalisation constituera un travail de l'ordre de grandeur de quinze millions; elle permettra, d'autre part, de récupérer le gaz méthane contenu dans les eaux usées, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres villes où le parc entier de camions de la municipalité fonctionne en utilisant ce carburant éminemment national!

Tout ce programme de travaux, dont une petite partie seulement a été réalisée jusqu'ici, offre aux autorités genevoises de larges perspectives d'avenir.

Dans le cadre des instructions reçues, Genève a transmis aux Autorités fédérales un vaste programme de travail s'inspirant des études dont il a été question plus haut. Nous avons interrogé les communes et les institutions d'intérêt public genevoises sur ce qu'elles envisageaient de faire.

Voici quels sont les principaux postes de ce programme:

A. Pour le seul Département des travaux publics, ce programme représente un montant de 57 millions de travaux, dont les principaux sont les suivants:	
Quai et route de Thonon	Fr. 2 500 000
Route du Midi - Route de Suisse	» 2 500 000
Suppression de différents passages à niveau	» 1 500 000
Construction d'un pont sur l'Aire, à Laney,	
et d'un pont à la Praille pour la « Route	
des Jeunes »	» 1 500 000
Correction de l'Allondon	» 1 000 000
Part du canton dans le « Raccordement »	» 4 000 000
Extension de l'Aérodrome	» 3 750 000
Première étape du nouvel Hôpital	» 5 000 000
Transformation des Casernes	» 3 500 000
Prolongement des deux collecteurs des égouts	
principaux de la Ville et création d'une	
station d'épuration à Aire	» 15 000 000
Pour les améliorations foncières, le pro-	
gramme général s'élève à	» 16 000 000

De plus :	
B. La Ville de Genève a prévu pour ses services municipaux	Fr. 19 000 000 ¹
C. L'ensemble des communes rurales a établi des projets s'élevant au total de	» 6 000 000
D. Le programme de construction des Services Industriels pour les années à venir s'élève à	» 11 000 000 ²
E. Enfin la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques a prévu un programme de travaux de	» 2 500 000
qui comporte notamment le renouvellement et le remplacement d'une série de lignes actuellement dans un état d'usure avancé.	

Le total de ce programme général représente ainsi, pour l'ensemble du Canton de Genève, la somme approximative de 120 millions de francs ; dans cette somme sont comprises la part de la Confédération et celle des C. F. F. aux travaux de raccordement Cornavin-La Praille.

Ce sont là naturellement des prévisions à longue échéance mais qu'il était nécessaire d'établir pour dresser un programme de réalisation par étapes.

Dans cette réalisation je crois utile de signaler que le Conseil d'Etat de Genève, répondant à une enquête faite par la Confédération, s'est prononcé contre l'adoption de dispositions exceptionnelles qui auraient eu pour effet de modifier les compétences respectives des diverses instances cantonales, et notamment les rapports entre le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif sur le vote des crédits et l'approbation éventuelle des projets.

En revanche, il a déclaré qu'il accueillerait avec satisfaction toute disposition permettant d'accélérer les procédures d'expropriation, notamment en raison de l'urgence que pouvait présenter la mise en chantier de certains travaux pour créer des occasions de travail en cas de démobilisation.

Il a exprimé le désir d'être autorisé à ordonner la prise de possession anticipée des terrains nécessaires à ces travaux, la procédure normale étant, par ailleurs, maintenue pour la fixation ultérieure des indemnités d'expropriation.

Telles sont, résumées autant que possible, les préoccupations qui ont été celles des autorités genevoises en face des problèmes posés par la guerre et par l'après-guerre.

CARNET DES CONCOURS

Concours pour la construction de maisons familiales à la campagne.

Jugement du jury³.

Le jury de ce concours s'est réuni à Lausanne le 16 mai 1944 et a décerné les prix suivants :

- 1^{er} prix, Fr. 900.—, M. E. Béboux, architecte, Lausanne.
 2^e » » 650.—, M. E. Blauer, architecte, Corseaux.
 3^e » » 550.—, MM. Perrelet et Stalé, architectes, Lausanne.

¹ Dont : Fr. 4 000 000 pour le stade de Genève ; Fr. 3 000 000 pour la modernisation du Grand Théâtre ; Fr. 4 500 000 pour la construction d'un Muséum d'Histoire naturelle ; et Fr. 2 500 000 pour terminer les Abattoirs de la Praille.

² Dont : Fr. 1 250 000 pour la construction d'une station de filtrage des eaux de consommation ; et Fr. 3 000 000 pour l'extension du réseau de l'Electricité.

³ Nous publierons ultérieurement les résultats détaillés de ce concours. (Réd.)

- 4^e prix, Fr. 500.—, M. Python, architecte, Lausanne.
 5^e » » 400.—, M. Cl. Paillard, Bureau Paillard et Jarey, Zurich.

Dix projets ont en outre été achetés, ce sont ceux de MM. J. Mercier et P. Chavannes, architectes, Yverdon ; B. Calame, architecte, Lausanne ; O. Zappelli, architecte, Lausanne ; A. Dutoit, architecte, Corseaux ; Ducommun, architecte, Lausanne ; M.-P. Dumartheray, architecte, Lausanne ; M.-H. Blanchard, architecte, Morges ; R. Baillif, architecte, Renens ; A. Uldry, architecte, Renens ; Ch. Chevalley, architecte, Lausanne.

L'exposition des projets est ouverte du 20 au 28 mai 1944, de 10 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h., à la Salle bleue du Comptoir suisse, à Lausanne.



ZURICH 2, Beethovenstr. 1 - Tél. 354 26 - Télégr. : STSINGENIEUR ZURICH

Gratuit pour les employeurs. — Fr. 2.— d'inscription (valable pour 3 mois) pour ceux qui cherchent un emploi. Ces derniers sont priés de bien vouloir demander la formule d'inscription du S. T. S. Les renseignements concernant les emplois publiés et la transmission des offres n'ont lieu que pour les inscrits au S. T. S.

Emplois vacants :

Section mécanique.

333. *Technicien mécanicien.* Age : de 20 à 30 ans. Mécanique de précision. Langue française. Suisse française.
 337. *Technicien.* Ventilation. Zurich.
 341. *Technicien.* Métaux légers. Age : de 25 à 30 ans. Suisse orientale.
 343. *Technicien.* Frigorifiques. Suisse centrale.
 345. *Jeune technicien mécanicien.* Fabrique de textiles. Suisse centrale.
 351. *Jeune technicien.* Chauffage et installations sanitaires. Suisse centrale.
 353. *Constructeur.* Thermique, ventilation. Suisse romande.
 355. *Ingénieur électricien.* Haute fréquence. Plateforme d'essais. Recherches, laboratoire haute tension et éventuellement direction de ce dernier. Suisse romande.
 357. *Ingénieur électricien ou technicien électricien.* Fabrique de machines de Suisse romande.
 361. *Technicien électricien,* éventuellement *ingénieur.* Suisse centrale.
 363. *Jeune technicien électricien* pour le contrôle d'installations intérieures. Conditions : diplôme d'un technicum (section électricité), bonne instruction générale, si possible connaissance des prescriptions de l'A. S. E. En cas de convenance : place stable, caisse de pensions. Importante entreprise de distribution d'électricité de la Suisse romande.
 367. *Jeune technicien en chauffage et ventilation ou dessinateur.* Langues : allemande et française. Place stable. Suisse romande.
 Sont pourvus les numéros, de 1943 : 459, 489, 545, 585, 647, 699, 765, 803 ; de 1944 : 13, 149, 219, 223, 235, 249, 291, 327.

Section du bâtiment et du génie civil.

692. *Technicien ou dessinateur en bâtiment.* Suisse centrale.
 702. *Jeune technicien en bâtiment.* Zurich.
 704. *Jeune technicien en génie civil.* Suisse centrale.
 708. *Jeune technicien en bâtiment.* Nord-est de la Suisse.
 712. a) *Jeune ingénieur constructeur, béton armé.* De même :
 b) *Jeune dessinateur en béton armé ou technicien en béton armé* avec quelques années de pratique. Zurich.
 718. *Jeune architecte ou technicien en bâtiment.* Engadine.
 720. *Technicien en bâtiment ou architecte.* Suisse orientale.
 726. *Architecte ou technicien en bâtiment.* Zurich.
 728. *Technicien en génie civil.* Routes. Suisse centrale.
 730. *Jeune architecte ou technicien en bâtiment.* Zurich.
 738. *Jeune technicien en bâtiment.* Suisse centrale.
 744. *Jeune architecte ou technicien en bâtiment.* Bureau et chantier, bâtiments industriels, transformations et nouvelles constructions. Bureau d'architecte de Suisse romande.
 746. *Technicien en bâtiment ou dessinateur en bâtiment.* Bureau d'architecte de Suisse romande.
 Sont pourvus les numéros, de 1943 : 24, 126, 146, 982, 1048, 1284, 1390, 1414, 1466, 1504, 1538, 1594, 1620 ; de 1944 : 26, 50, 126, 160, 306, 324, 334, 362, 382, 454, 458, 582, 598, 600, 626, 630, 634, 636, 638, 642, 672, 674.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.