

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 47 (1960)
Heft: 2: Bauten des Verkehrs

Artikel: Projet d'aménagement routier de la ville et du canton de Genève : 1955, Georges Bréra, archtiecte FAS; Pierre Nierlé, architecte FAS; Paul Waltenspuhl, architecte-ingénieur FAS/SIA, Genève

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-36701>

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: 15.03.2025

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

Projet d'aménagement routier de la ville et du canton de Genève

1955. Georges Bréra, architecte FAS; Pierre Nierlé, architecte FAS; Paul Waltenspuhl, architecte-ingénieur FAS/SIA, Genève

Parmi les grandes préoccupations de notre temps, les questions d'urbanisme, et en particulier la remodelation de nos anciennes cités, occupent sans conteste une place de premier plan. Pour se convaincre de l'envergure des problèmes à affronter, trois constatations suffisent, qui sont valables pour autant que les accroissements réguliers constatés ces dernières années soient maintenus. La population de nos villes double en moins de quarante ans, la circulation automobile double en moins de dix ans, le prix des terrains double en moins de cinq ans.

Nous connaissons les difficultés auxquelles se heurtent les urbanistes dans la rénovation des cités, trop souvent construites dans le désordre autour d'un noyau historique. Il serait regrettable que la transformation et l'extension de ces villes ne se fassent pas à la mesure des solutions qu'exige notre époque, en rapport d'un fait nouveau:

L'essor considérable de la circulation motorisée. D'où la nécessité de prévoir sans retard, parallèlement à la création de quartiers nouveaux, un réseau de circulation cohérent capable d'assurer les liaisons entre les différentes fonctions de l'habitat. Ajourner *sine die* le tracé des grandes artères rend l'établissement de celui-ci de plus en plus difficile, voire impossible, au travers des quartiers même récents.

Dans le cadre des études entreprises par les pouvoirs publics à la suite du concours d'idées pour l'amélioration de la circulation entre les deux rives du lac, le projet de synthèse ci-contre était présenté dans ses grandes lignes en 1955.

Cette étude avait pour corollaire la séparation des trafics principaux: Cheminement des piétons, des quartiers périphériques jusqu'au cœur de la cité, en liaison avec les transports publics. Circulation motorisée lente de desserte occupant l'ancienne voirie, réglée par signalisation optique. Circulation motorisée rapide et à débit continu du trafic de transit, de liaison entre quartiers et entre quartiers suburbains et centre.

Liaisons des autoroutes

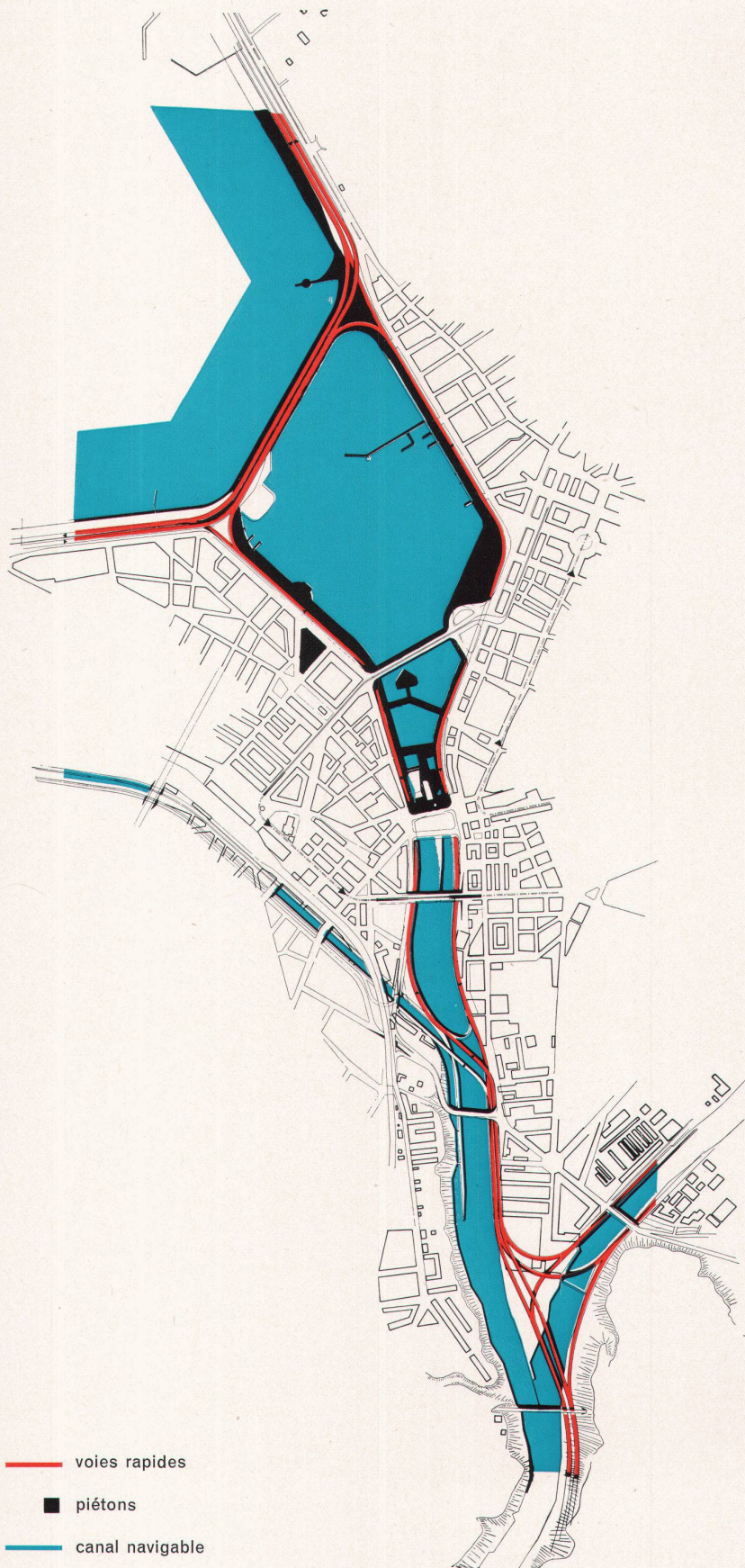
Le projet reprend les idées émises dans le rapport de la commission d'étude pour le développement de Genève; il tend à faire converger les routes internationales vers la rade, principale attraction touristique de la ville. Ces routes aménagées en voies à trafic rapide et à débit continu, sans croisement, relient les autoroutes au centre de la ville.

D'autre part, l'actualité de la future route du Mont-Blanc nous permet de voir grand, car on peut facilement imaginer que cette artère apportera un surcroît de trafic, principalement touristique, Genève pouvant être considérée comme une ville d'étape.

Liaisons locales, périphériques et radiales

L'excentricité des nouvelles agglomérations suburbaines exige d'une part des liaisons rapides entre elles et, d'autre part, leur liaison avec le centre commercial. Afin de canaliser la plus grande partie possible du trafic, ceci pour dégager la cité, il est nécessaire de tracer une «ceinture» de circulation rapide sans croisement, la plus proche possible du centre urbain.

Ces voies de circulation rapide ne peuvent être créées dans la cité actuelle sans démolir ou bouleverser certains quartiers. Les raccords sans croisement avec les radiales existantes, aménagées en voies prioritaires, exigent de larges espaces. Une telle solution, en revanche, est réalisable à la périphérie de la cité, en réservant ces espaces dans la zone existante des villas (future ceinture verte) avant d'envisager de nouvelles extensions de zones urbaines. Les tracés le long des voies



- voies rapides
- piétons
- canal navigable

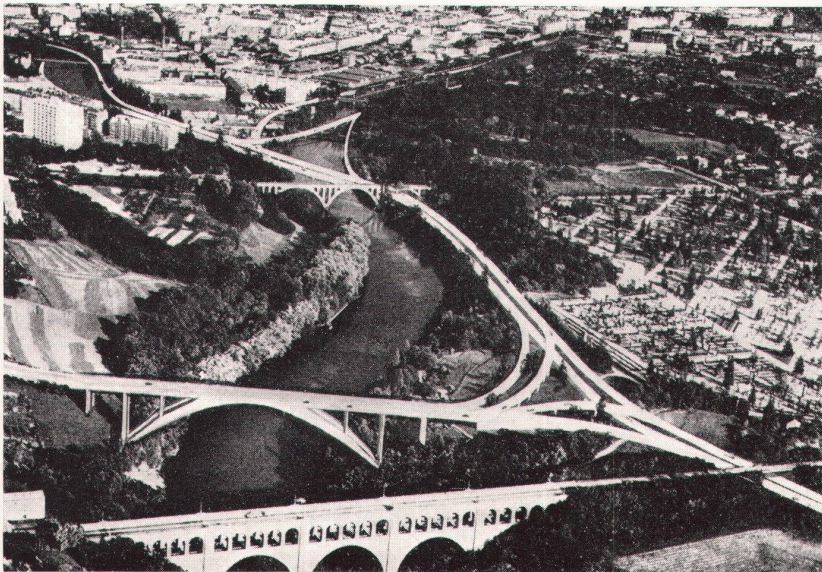


2

1
Tracé des artères et cheminements des piétons au centre de la ville
Straßenführung und Fußgängeräume im Stadtzentrum von Genf
Layout of main traffic streets and pedestrian areas in the heart of the city of Geneva

2
Vue aérienne de la nouvelle rade, avec les ponts et les installations portuaires projetés
Flugaufnahme des unteren Seebeckens mit den vorgeschlagenen Brücken und Hafenanlagen
Bird's eye-view of lower part of lake with projected bridges and port installations

3
Tracé des artères et ponts projetés sur le cours inférieur du Rhône
Straßenführung und Brücken am Unterlauf der Rhone
Streets and bridges on the lower course of the river



3

naturelles (Rhône et Arve) offrent des possibilités naturelles de raccordement au centre des affaires.

Raccordements au centre

Ces raccordements exigent en général des ouvrages d'art onéreux. Les travaux en cours dans le centre de Lyon, une des premières villes d'Europe qui a résolu ce problème, donnent une idée de l'ampleur des dispositions à prendre.

A Genève, il a été prévu que les voies de circulation rapide à sens unique, aménagées le long des quais et passant sous les têtes de pont seraient doublées de voies bordières à circulation, qui assureraient les liaisons par tangence entre les voies à régimes de trafic différents. Ces lignes de tangence sont suffisantes pour assurer les échanges de circulation lente et rapide aux heures de pointe.

De ce fait, les voies à circulation rapide constitueront de véritables drains qui, en aspirant le trafic interurbain, libéreront le trafic de desserte que le réseau des rues anciennes est seul capable d'assurer. Le sens unique tracé dans le sens des aiguilles d'une montre permet de passer en trafic lent d'une rive à l'autre sans interruption.

Remarquons qu'à Genève le choix de cette direction des circulations à sens unique se trouve encore renforcé du fait des sens uniques existant actuellement dans les rues basses d'une part, au boulevard James-Fazy d'autre part. Le sens des circulations sur chaque rive se trouve ainsi équilibré par une grande voie à sens unique de direction contraire.

Parking au centre

Le problème que pose le parking au centre même de la ville peut être résolu par l'aménagement adéquat des sous-sols, des immeubles à reconstruire, et par la construction de silos à voitures, creusés de préférence dans la colline de la cité. D'autre part, l'aménagement des voies expresses en niveau inférieur, le long des quais du lac, offrira la possibilité de construire de vastes parkings abrités à proximité du centre. Cette solution, moins onéreuse que l'aménagement des sous-sols d'immeubles, paraît particulièrement intéressante.

Nouvelle rade

Pour l'aménagement de la nouvelle rade, en amont du nouveau pont, nous avons repris la proposition étudiée en 1912 par H. de Saussure. La nouvelle rade, tracée à l'échelle de l'agglomération future, englobe les grandes réserves de verdure des Parcs de la Grange, des Eaux-Vives et de Mon Repos.

Cheminement des piétons

Tous les espaces situés entre les voies à circulation rapide et les rivages du lac et du Rhône sont réservés aux piétons, qui cheminent en sécurité des parcs jusqu'au centre par l'ancien Pont-des-Bergues et la plate-forme de l'île libérée du trafic motorisé.

Les piétons se rendant sur les quais emprunteront des passages à la hauteur des têtes de pont; passages aménagés sous les voies bordières et au-dessus des voies rapides passant en trémie sous les têtes de pont.

Trafic lourd

Une grande ceinture desservant les différentes zones industrielles se raccorde aux autoroutes dont les voies de pénétration seront libérées du trafic lourd.

Canal navigable

En accord avec le projet déposé en 1947 par P. Waltenspuhl, le canal navigable prévu à ciel ouvert a été tracé en parallèle du barrage existant imposé par les voies ferrées. Le canal coupe la ville dans sa partie actuellement la plus étroite, à travers un quartier insalubre.



4



5

4
Tracé des autoroutes de la zone genevoise
Das Autobahnnetz im Raume Genf
Highway network in the Geneva area

5
Les futures zones de construction des alentours de Genève
Die zukünftigen Bauzonen in der Umgebung von Genf
Zones intended for future construction in the outskirts of Geneva

Ce tracé offre en outre l'avantage de faciliter la solution du problème de la gare routière qui pourrait être placée en contact direct avec la gare ferroviaire de Cornavin; les deux rives du canal permettent de résoudre le problème de la liaison sans croisement, de la gare centrale aux différentes autoroutes.

Extension de la ville

La nouvelle liaison entre les deux rives (nouveau pont) sera d'autant plus nécessaire que l'on peut envisager, sans hésitations, une extension des habitations collectives sur le haut des coteaux riverains de Pregny et de Cologny, en amont de la ville, lieux particulièrement propices pour l'habitation. Les quartiers de villas établis de fraîche date, entourant la cité urbaine actuelle, seraient maintenus comme zone de verdure reliant les grands parcs de la ville: vus depuis les quais les

coteaux riverains se prolongeraient tout autour de la ville en accusant sa topographie caractéristique. Ces quartiers constitueraient tout naturellement des réserves pour de futurs bâtiments d'intérêt public (écoles, hôpitaux, bibliothèques, places de jeux, etc.).

Les nouveaux quartiers d'habitations collectives seraient construits au-delà de la ceinture verte, en relation avec l'extension des zones industrielles de la Praille, Chêne-Bourg et Vernier.

Conclusions

Afin de ne rien laisser au hasard, le Département des Travaux publics du Canton de Genève a fait procéder, il y a deux ans, à des enquêtes «origines-destinations» et à des recherches analytiques de prévisions de volumes de circulation à répartir sur les tracés préétablis du projet officiel. Ce projet officiel présenté récemment au public genevois reprend d'ailleurs dans les grandes lignes les idées du projet Bréra, Nierlé, Waltenspuhl proposé il y a quatre ans.

Cependant la comparaison de détail laisse apparaître de significatives différences que nous résumons ci-après: Le système de giration le long des quais du Rhône est de sens inversé; ce qui paraît entraîner plus d'inconvénients que d'avantages.

Le manque de cohérence dans la séparation des différents courants de circulation du projet officiel est particulièrement préoccupant; il semble devoir réduire dans une large mesure l'efficacité des aménagements coûteux entrepris trop partiellement.

En particulier l'introduction du trafic de la «route blanche» grossi par la circulation suburbaine des Trois-Chênes (communes en plein développement démographique), sur l'axe route de Chêne-rue Pictet-de-Rochemont, promet d'homériques embouteillages.

Il en est de même du côté de la route Suisse, dont le trafic régional intense se trouve doublé subitement au Vengeron par celui de l'autoroute Lausanne-Genève. L'éclatement de cet énorme flot de circulation à l'entrée de la ville pose un problème pratiquement insoluble, dont les belles frondaisons du Parc Mon-Repos devraient sans doute faire les frais. Le projet Bréra, Nierlé, Waltenspuhl évite ces deux difficultés majeures: Sur la rive gauche du lac, le trafic rapide est mené au Port Noir par le Vallon de Frontenex; sur la rive droite, le trafic de l'autoroute, conduit par le haut de Pregny, reste séparé du trafic suburbain du bord du lac; deux autres avantages en découlent: D'une part le val boisé du Vengeron peut être conservé; d'autre part l'accès des rives du lac est facilité par l'absence de l'important trafic rapide interville. Comparé au projet officiel, il est patent que le système de ceintures branchées sur les voies expressives situés dans le prolongement des autoroutes présente une grande cohérence dans le projet Bréra, Nierlé, Waltenspuhl, dont tous les branchements sont à trois branches seulement afin de simplifier l'aménagement des nœuds de circulation.

Quel sera le choix définitif de la solution du problème genevois des circulations locales? – Quel sera le sort réservé aux projets présentés? – A l'occasion d'un forum très animé organisé à Genève par la section romande de l'ASPAN, dans le courant du mois passé, M. le conseiller d'Etat Jean Dutoit, chef du Département des travaux publics du Canton de Genève, qui venait d'exposer brillamment les grandes lignes du projet officiel, laissait entendre que toutes autres propositions seraient examinées objectivement. Qu'elles soient favorables ou contraires aux vues officielles. Dans cette perspective il a été prévu qu'une exposition publique des divers projets en présence sera organisée, au printemps prochain, à Genève. Dans le cadre de cette confrontation, l'ancien projet Bréra, Nierlé, Waltenspuhl n'aura rien perdu de son actualité.