

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 48 (1961)
Heft: 10: Verkehr und Städtebau

Artikel: Les routes nationales dans l'agglomération urbaine de Genève
Autor: Saugey, Marc J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37630>

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

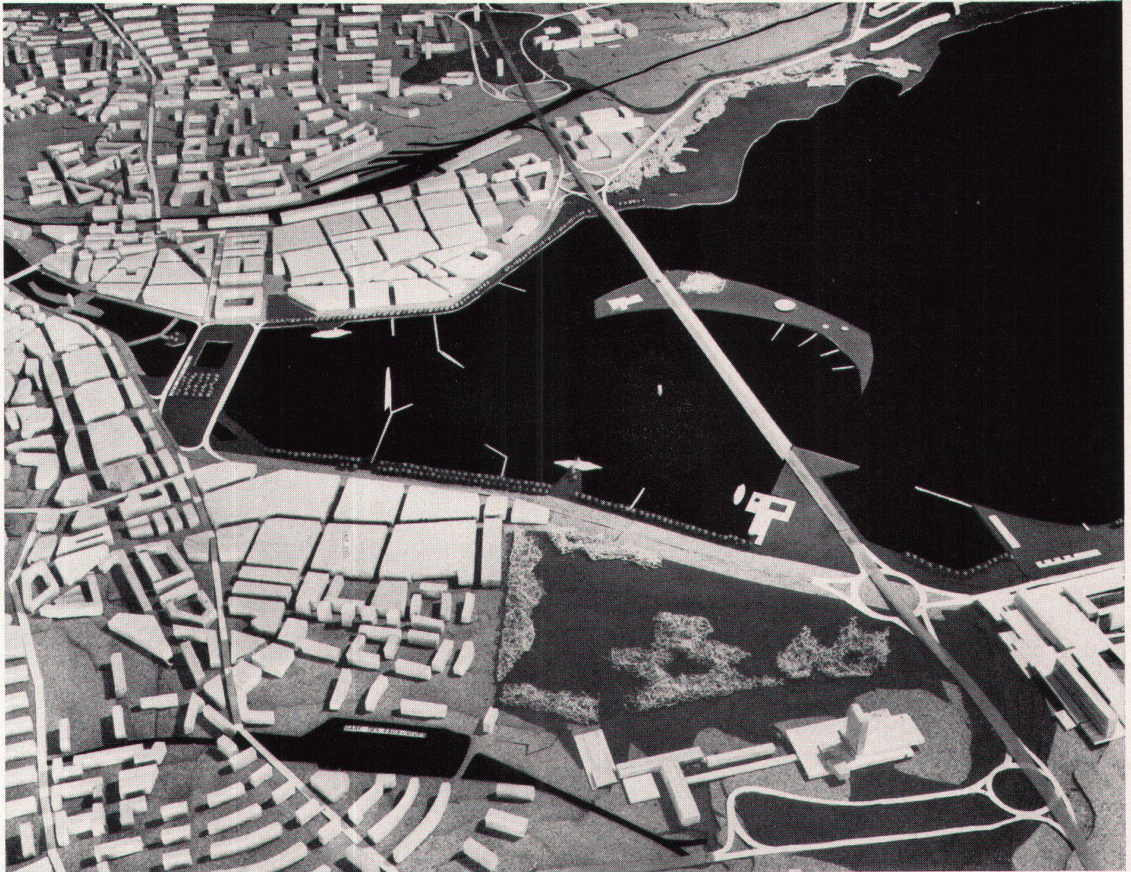
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 16.03.2025

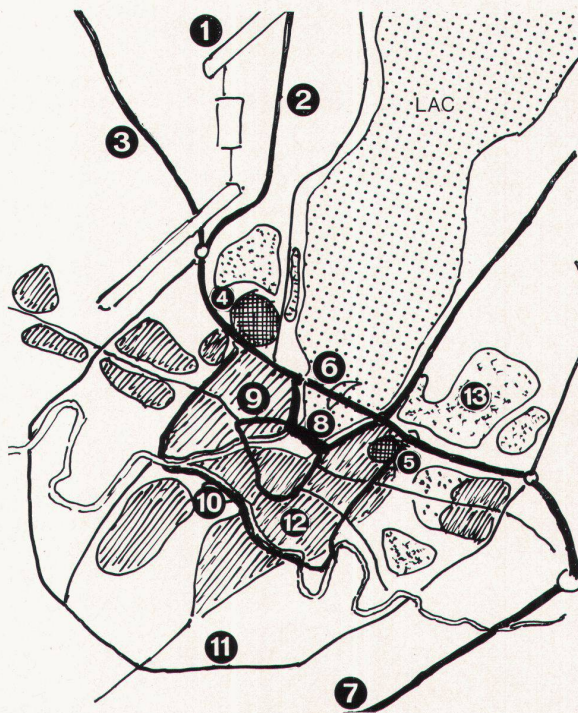
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



1
Maquette du contre-projet «URBAT»
Modellaufnahme des Gegenvorschlages
Model photograph of counter-project

2
Plan d'ensemble du contre-projet «URBAT»
Übersichtsplan des Gegenvorschlages
Overall plan of counter-project

- 1 Aéroport
- 2 Autoroute suisse
- 3 Route blanche
- 4 Centres internationaux
- 5 Centres administratifs, cantonaux et municipaux
- 6 Nouveau pont-rade
- 7 Autoroute française
- 8 Nouvelle place du Mont-Blanc
- 9 Ceinture intérieure
- 10 Ceinture médiane
- 11 Grande ceinture
- 12 Agglomération existante et extension prévue
- 13 Extension projet URBAT



2

Les premières études, établies sur des principes contemporains et valables, ont été réalisées lors de l'important travail de la Commission de Développement de Genève, aux environs de 1945. Deux facteurs importants de circulation avaient été dégagés: a) la création de deux et trois ceintures, b) l'amélioration substantielle des artères des deux côtés du Rhône, pour obtenir une fluidité et un débit nécessaires.

Ce rapport avait en outre le mérite de situer le vrai problème dans son cadre général et total, à savoir l'urbanisme et non la recherche de solutions fragmentées en fonction de problèmes particuliers, tels que la circulation, par exemple. Il ne faut pas perdre de vue les conditions particulières dans lesquelles Genève vivait à cette époque: incertitude complète quant au retour des grandes organisations internationales, pléthore d'appartements vides, etc. On peut regretter qu'un grand nombre de directives et de recommandations contenues dans ce rapport n'aient pas été suivies, notamment dans une politique de réserve de terrains tant pour la circulation que pour l'éducation, etc., étant donné les circonstances favorables.

En 1954, à l'occasion d'un concours pour l'élargissement du pont du Mont-Blanc et l'étude des têtes de pont, les deux bureaux réunis Saugey et Brera-Waltenspühl avaient présenté une étude beaucoup plus importante, s'étendant à tout le secteur urbain central, de façon que l'objet du concours s'intègre dans une conception générale de circulation, elle-même englobée dans un plan schématique de développement de la ville. L'idée était émise de la construction d'un nouveau pont en amont de celui du Mont-Blanc, pour permettre une circulation non interrompue d'une des ceintures prévues. En 1955, les bureaux Brera, Waltenspühl et Nierlé, à la suite d'une mission confiée par le Département des Travaux Publics, développaient ce thème et présentaient un projet très intéressant des grandes voies de circulation de Genève.

Le projet actuel officiel du Département des Travaux publics tient compte dans une assez grande mesure des idées contenues dans ce projet, qui avait le mérite de supprimer dans une grande proportion les ouvrages d'art à plusieurs niveaux, en faisant circuler les véhicules, conformément à des expériences faites à Paris et à Lyon, dans le sens contraire. Le projet officiel du Département était en principe établi en fonction de conclusions fournies par l'ingénieur de la circulation, M. Biermann. Cependant, certains aspects des enquêtes intéressantes faites par ce bureau spécialisé en circulation laissent présumer qu'elles étaient préconçues selon un plan au moins schématique.

D'autre part, ce plan suivait le développement chaotique de la cité, alors qu'il aurait dû être issu d'une véritable étude du développement logique de la ville, soit la résolution complète du plan d'urbanisme. Un seul petit exemple parmi de nombreux possibles: l'une des questions de l'enquête sur la circulation permettait aux usagers d'indiquer leur itinéraire idéal pour relier domicile privé et lieu de travail. Cette question était logique, mais prise en fonction de conditions actuelles, elle perdait toute valeur. En effet, les grandes institutions internationales sont toutes situées sur la rive droite. Les deux quartiers résidentiels les plus aristocratiques sont ceux de Florissant et de Champel, sur la rive gauche. Avec beaucoup de verdure, tranquilles, ils ont depuis longtemps la préférence des fonctionnaires internationaux, ce qui a pour conséquence d'établir un trafic intense quatre fois par jour, tout spécialement sur le pont du Mont-Blanc.

Si un plan de développement général de la ville avait prévu un quartier d'habitations à haut standing sur la rive droite, une partie très importante de ce trafic pouvait être considérée comme supprimée.

Ces dernières années, l'extension fort importante de la ville s'est faite hors des quartiers suburbains, spécialement au sud-ouest et au sud. Cette poussée comporte le grave inconvénient de surcharger tous les organes de circulation du centre de la ville, difficilement adaptables. Elle conduit presque inéluctablement les études de circulation à des solutions illogiques. Des représentants de milieux très divers de l'activité genevoise (économistes, industriels, commerçants, architectes-urbanistes) ont au moment de la présentation officielle du projet du Département constitué une Association (l'ARGA) pour s'opposer à l'application de ce plan et notamment à la liaison prévue entre les artères des centres de ville et la route nationale, par le projet dit du «Vengeron». Il est cependant apparu que certains arguments employés par ce groupement ne procédaient pas d'une analyse logique et complète du problème.

Aussi une quinzaine d'architectes et d'urbanistes décidèrent-ils de conjuguer leurs efforts pour présenter un projet dit «indépendant», cette possibilité ayant été offerte par le Chef du Département des Travaux Publics, avec l'assurance d'une exposition générale objective.

Prenant le problème du développement de la ville dans son ensemble et sous ses différents aspects, tenant compte des projets et propositions connus antérieurement, ce groupe exposa le projet dit de l'«URBAT». Dans le faible délai imparti pour la présentation, il n'était évidemment pas possible d'apporter une solution complète à tous les problèmes posés.

Mais, dans l'idée des auteurs, ce plan devait surtout avoir pour but de faire connaître au public et aux autorités des solutions à l'échelle de la ville de demain, logiques, et réalisables par étapes, sans modifications difficiles de l'état actuel.

Un planing général de développement était recherché pour une agglomération d'environ 500000 habitants, en fonction de trois impératifs indispensables:

1) Priorité donnée à la reconstruction des quartiers insalubres à proximité du centre de la ville et qui, par suite de lenteurs incompréhensibles, attendent depuis de nombreuses années leur mise en valeur.

2) Augmentation de la densité d'habitants à l'hectare.

3) Etablissement de nouvelles zones de construction par un développement équilibré périphérique, soit en entourant le lac et non en lui tournant le dos, selon l'axe de développement actuel.

Cette conception permet de créer de nouveaux quartiers dans des endroits adéquats, à l'ouest et au nord-ouest de la ville (Grand-Saconnex, Petit-Saconnex, Pregny, Chambésy, Genthod, sur la droite); à l'est, sur la rive gauche: Chêne-Bougeries, Coligny, Vandœuvres.

Ces zones sont particulièrement propices à l'habitat. Elles permettent notamment sur la rive droite la création de quartiers résidentiels à haut standing, permettant de fixer à proximité des lieux de travail une grosse partie des fonctionnaires internationaux.

On constate ainsi que les points de traversée de la ville doivent être reportés en amont, dégagant les ouvrages existants, ce qui est logique, au contraire des solutions actuellement préconisées.

Sur le plateau dominant les parcs publics de la rive gauche, un centre administratif, cantonal et municipal, est prévu. Sa réalisation devra être entreprise d'urgence, rendant ainsi la vieille ville à la résidence.

Un nouveau grand pont-rade, entre l'Avenue de France et le Port-Noir, fonctionnerait comme liaison de traversée et ceinture de première importance. Ce nouvel ouvrage permettrait la création d'une rade à l'échelle de la ville de demain, car la rade actuelle correspond à une ville de 100000 habitants.

Grâce à ce nouveau pont-rade, l'arrivée des routes nationales serait aisée. Dans l'esprit des auteurs, l'arrivée de l'autoroute paraissait beaucoup plus logique sans la bretelle du Vengeron, avec aboutissement à Cointrin. Dans ce secteur, la soudure avec la route blanche, dont l'importance deviendra grande dans l'avenir (avec la construction du tunnel du Mont-Blanc, et, point important pour les Genevois, la réalisation du tunnel de la Faucille), peut être effective.

La liaison de l'autoroute européenne avec la ville peut être réalisée par le pont-rade. Celui-ci jouerait le rôle de route expresse. La liaison avec le sud et avec l'est se ferait également par ce même ouvrage, puisque l'on pourrait par une route expresse lier le pont avec le futur carrefour de l'autoroute français à Annemasse. Légèrement plus long que les tracés actuels, il aurait l'avantage de simplifier considérablement le problème et même de le supprimer pour une grande part.

Le nœud crucial de circulation, du fait de ce développement harmonieux de l'entourage du lac, est reporté en amont, dégagant le réseau actuel (pont des Bergues, pont de l'Île, pont de la Coulouvrenière, etc.). La grande place et plaque tournante deviendrait la place du Mont-Blanc en lieu et place du pont du Mont-Blanc. Cette future place, dont la largeur devrait être au minimum l'équidistance entre la rue du Mont-Blanc et la rue des Alpes, constituerait la fin du lac.

Cette solution logique à grande échelle comporte de gros avantages de circulation, commerciaux et d'esthétique urbaine. On adapterait ainsi les circulations à l'échelle du monde de demain sous une forme simple et harmonieuse. Au lieu de transformer à grands frais des réseaux existants, on déplace les besoins par une disposition logique du développement futur. Le centre commercial peut être ainsi étendu en fonction de l'extension de la ville, et l'intensité de la circulation dans les artères et ouvrages d'art existants, diminuée. Une grande promenade pour piétons autour de cette future rade, avec des emprises généreuses sur l'eau, mettrait à disposition de la population une liaison d'eau et de verdure admirable entre les parcs rive gauche et rive droite et la place du Mont-Blanc.

Ce projet a aux yeux de ses auteurs le mérite de résoudre le problème logiquement, dans son ensemble, et à une échelle conforme à l'importance de l'enjeu futur.