Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 71 (1945)
Heft: 17

Artikel: "La vitalité de Genève dépend de ses ponts": contribution à l'étude du problème de la circulation

Autor: Favre, Emile-Alb. / Meisser, L.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-54102

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

71e année — 18 août 1945 — N° 17

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

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 & Cie, à Lausanne.

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 : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud :* MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève :* MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, 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.

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.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte ; R. NEESER, ingénieur.

SOMMAIRE. — URBANISME GENEVOIS : *« La vitalité de Genève dépend de ses ponts »*, par EMILE-ALB. FAVRE, architecte ; collaborateur L. MEISSER, ingénieur, Genève. — DIVERS : *Du rôle de l'architecte dans la reconstruction des régions dévastées par la guerre*, par J.-J. DÉRIAZ, arch. S. I. A. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Procès-verbal de l'assemblée des délégués du 28 avril 1945 ; Extrait du procès-verbal de la 4me séance du Comité central du 29 juin 1945.* — Les congrès : *Assemblées annuelles de l'Association suisse des Electriciens et de l'Union des centrales suisses d'électricité.* — CARNET DES CONCOURS. — SERVICE DE PLACEMENT.

URBANISME GENEVOIS

" La vitalité de Genève dépend de ses ponts. „

Contribution à l'étude du problème de la circulation

par EMILE-ALB. FAVRE, professeur, architecte,
ancien doyen du Technicum C de Genève.
Collaborateur : M. L. MEISSER, ingénieur, Genève.

Beaucoup de problèmes, d'importance vitale, sont à solutionner rapidement : voie fluviale, raccordements ferroviaires, aéroport, circulation routière, épuration d'égouts, etc.

Il est bien entendu que chacun de ces problèmes doit être étudié pour lui-même, mais, dès l'instant où une solution tend à modifier la surface du sol, il faut considérer à nouveau les autres problèmes, qui peuvent bénéficier d'un nouvel état de fait, et trouver à leur tour des solutions nouvelles.

Deux problèmes de premier plan sont à l'ordre du jour : navigation fluviale et circulation routière. Le premier ayant été abondamment envisagé sous son aspect particulier, nous nous proposons d'examiner le second, et plus spécialement les grands courants de circulation qui traversent le Rhône.

Au temps prospère de 1937-1939, la circulation devenait déjà très difficile à certaines heures du jour, et en particulier au bas de la rue du Mont-Blanc. Chacun se souvient des longues files de voitures attendant sur le pont et sur le quai le signal du planton réglant la circulation.

Ce carrefour défectueux avait attiré notre attention dès avant 1939, et les difficultés constatées sur ce point particulier ont été au début le centre de nos recherches. Par la suite, il a semblé nécessaire d'élargir les données du problème et de se demander si la position des ponts actuels est bien conforme aux besoins d'aujourd'hui ; car celle-ci a été déterminée avant l'apparition de l'auto, de la voiture attelée et de la chaise à porteur.

Comme il y a deux mille ans, Genève est et sera toujours le point le plus important, le plus fréquenté pour franchir le Rhône. On peut admettre cet axiome : « La vie de Genève dépend de ses ponts ».

Les circulations principales qui franchissent le fleuve peuvent se classer ainsi :

1. *Circulations d'intérêts internationaux :*
   a) Tour du lac (Lausanne-Thonon) ;
   b) Paris — Mont-Blanc (Faucille — Annemasse, Thonon) ;
   c) Paris, Lausanne — Chancy, Saint-Julien.
2. *Circulations d'intérêt local, mais rapides :*
   Aéroport, Gare C. F. F. — rive gauche (Eaux-Vives, Chêne, Champel).
3. *Circulation entre les deux rives pour tous les genres de véhicules, moyens de transports et piétons.*

A l'heure actuelle, l'urbaniste cherche à détourner des centres urbains les grands courants de circulation en les acheminant sur des boulevards extérieurs. Toute bonne règle a ses exceptions et il suffit de jeter un regard

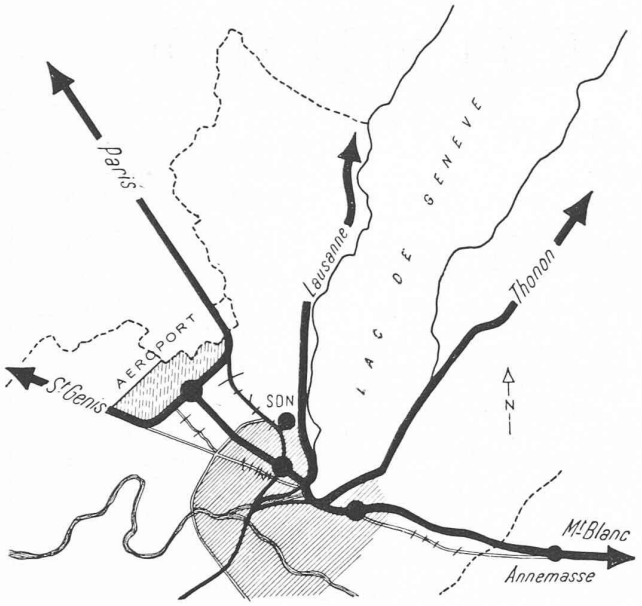

Fig. 1. — Les grandes voies de circulation à Genève.

sur la situation géographique de Genève pour être convaincu que l'automobiliste qui va de Lausanne à Thonon ou de Paris à Annemasse prendra le tracé le plus direct et s'engagera sur le premier pont qui se présente à l'extrémité du lac. L'obliger à un détour, sans raisons majeures, serait un non-sens.

Ainsi, il faut en déduire qu'un trafic important se concentrera sur le premier passage du Rhône à l'extrémité du lac. C'est là que se trouve le nœud vital de Genève, le centre cardiaque, et malheureusement point névralgique, dont dépend la vie de la Cité (comme autrefois le pont de l'Ile qui reliait la bourgade romaine à la Gaule). Ce point mal résolu c'est la sclérose, l'anémie, puis bientôt la ville morte (fig. 1 et 2).

Plusieurs questions se posent :

a) Ce premier passage est-il à sa place ?

b) Ses accès sont-ils suffisants ?

c) Faut-il canaliser sur deux points différents la circulation rapide d'une part et les véhicules plus lents d'autre part ?

Examinons en premier lieu le tracé des voies importantes que dessert actuellement le pont du Mont-Blanc.

Rive gauche : Par le Grand-Quai : les routes de Thonon, Annemasse, Saint-Julien (par le boulevard Helvétique).

Rive droite : Lausanne, vers la Suisse ; et l'importante circulation de la rue du Mont-Blanc qui canalise outre les besoins du trafic local les grands courants vers l'ouest : Paris, S. d. N., Aéroport, Lyon, etc.

Pour Paris cette voie, que nous considérons comme de première importance, heurte à 300 m du pont un premier obstacle : « un buffet de gare » ; puis un virage à gauche, un virage à droite, un passage sous les voies des C. F. F., une place, ou plutôt une rue élargie, sans proportions, où l'on cherche son chemin. Nouveau virage à droite, puis à gauche on découvre enfin la route de Paris qui donne aussi accès aux palais de la S. d. N.. Du pont à la place des Nations on croise dix rues transversales où la priorité de passage vous arrête à chaque instant.

Pour l'aéroport, à 200 m après avoir quitté le pont, un départ oblique à gauche coupant le sens descendant de la rue du Mont-Blanc nous introduit dans la rue de Chantepoulet, rue assez large, longue de 300 m seulement, puis la rue étroite de la Servette. Du bas de Chantepoulet à l'avenue Wendt, soit sur 1300 m, il faut rencontrer vingt-trois rues transversales soit en moyenne une tous les 60 m.

Pour ces deux artères vitales, cet état de choses peut-il être amélioré ?

Dans une faible mesure seulement, car les obstacles : gare de Cornavin, détour sur la place de Montbrillant en particulier, ne peuvent être surmontés. Faut-il accepter cela, subir passivement une erreur due à l'imprévoyance de nos prédécesseurs ?

Il s'agit de trouver une solution à ce problème avant qu'il ne soit trop tard.

Remarquons qu'un pont raccordant un quai au même niveau ne peut que donner une circulation interrompue, intermittente, donc à débit limité par la fréquence et la durée des arrêts. Les croquis de la figure 3 montrent les phases successives d'interruption nécessaires pour assurer le trafic dans un carrefour comme celui du bas de la rue du Mont-Blanc. Les conditions qui se présentent

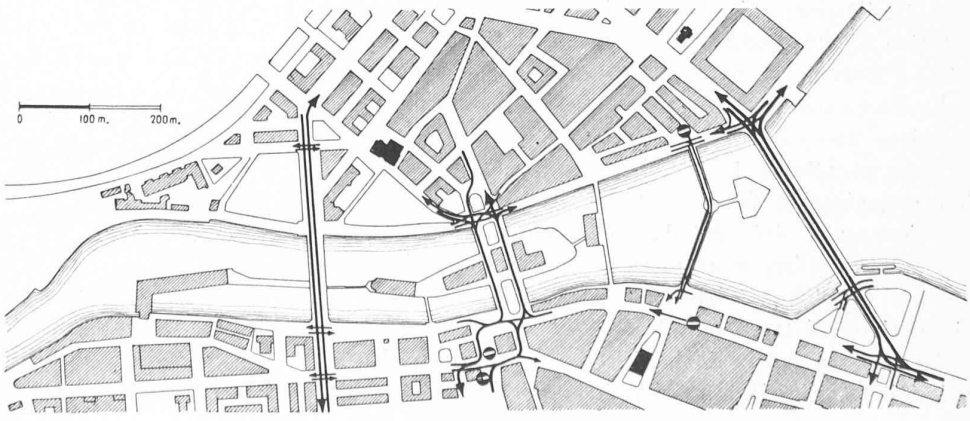

Fig. 2.
Circulations actuelles à Genève au voisinage et sur les ponts du Rhône.

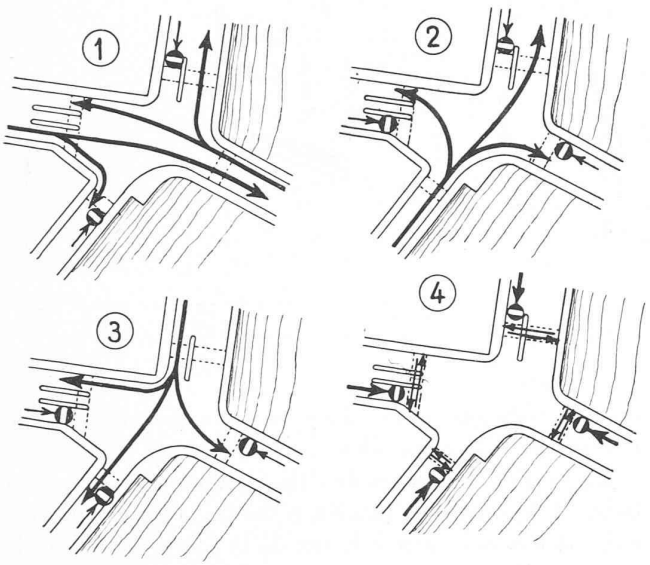

Fig. 3. — Phases d'interruption de la circulation au carrefour de la rue du Mont-Blanc, à Genève (état actuel).

ici sont telles qu'aucun signalement automatique n'est réalisable ; seul le planton de service (avec de nombreux aides aux heures de pointe) peut par des coupures intelligentes répartir les flots et éviter l'embouteillage.

L'examen de ces croquis permet de déduire que : l'élargissement du pont (et du quai si cela était possible) n'apporterait aucune amélioration dans ce carrefour où une circulation réglée par intervention humaine sera toujours de rigueur.

Quel remède proposer ?

Surélever le pont par rapport au quai ?... Il n'y a pas de place pour les rampes d'accès. Cet emplacement est donc à rejeter comme tête de pont à cause de l'exiguïté du carrefour qu'il doit desservir et des obstacles insurmontables rencontrés plus loin.

En 1942, MM. Meisser et Wanz, ingénieurs, proposaient comme tête de pont la place des Alpes (Monument Brunswick) [1].

En 1943, une nouvelle étude nous amenait aux conclusions suivantes :

Un pont surélevé par rapport au quai.

Un seul ouvrage pour les différents genres de trafics.

La séparation complète des divers genres de véhicules (tramways, véhicules motorisés, cycles, piétons) en assurant pour chacun d'eux des chaussées et des rampes spéciales, évitant tout croisement quelconque entre les divers courants de circulation. Cet ouvrage qui aboutissait également à la place des Alpes, solutionnait sans aucun défaut tous les problèmes de la circulation, en assurant pour chaque groupe un flot ininterrompu.

Ce projet soulevait cependant une objection d'un autre ordre : Dans une rade aux proportions relativement restreintes, quel serait l'effet d'ensemble produit par ce nouvel ouvrage d'un développement important ?

Certains esprits, trop attachés au présent, verraient intervenir avec terreur une modification quelconque dans la rade. Il est bon de rappeler ici ce que disait en 1915, dans une conférence de l'Art public, le peintre Horace de Saussure [1] :

« Le pont du Mont-Blanc est bien l'objet qui a fait le plus de tort à la vue des quais du Rhône, aussi bien qu'à celle que l'on a, en sens inverse, des jetées ou des bateaux. Il est trop haut pour que l'on puisse voir par-dessus, et trop bas pour que l'on puisse voir par-dessous ses arches. Aboutissant trop près du pont des Bergues, il est franchement impoli à l'égard de l'Ile Rousseau qu'il domine, lui ravissant une vue qui a dû être autrefois merveilleuse... »

Cela est exact. Longez le quai des Bergues, le Grand-Quai, que voyez-vous ? Rien ! La disparition du pont du Mont-Blanc serait un bienfait inestimable pour l'aspect de la rade de Genève.

Mais on ne peut supprimer le pont du Mont-Blanc !... les habitudes... le passage connu... le commerce !... Tous ces arguments sont sans valeur. Autrefois, les diligences se sont opposées aux chemins de fer, aujourd'hui, l'automobile dispute le chemin de fer, demain l'avion leur ravira à tous deux les gens pressés. On ne peut mettre d'obstacles à l'avancement du progrès. Tous les efforts en vue de conserver le présent quand il ne répond plus aux besoins du jour, sont faits en pure perte de temps et d'argent : on n'arrête pas le progrès, on ne peut que le retarder.

Alors ! Remplacer un pont par un autre, encore plus volumineux ?... Passer au niveau des quais ! Solution insuffisante ; au-dessus des quais ! problème d'esthétique ; passer au-dessous de la rade ! Pourquoi pas ?

Un tunnel présente ce nouvel avantage incontestable de dégager la rade d'un obstacle encombrant, en rétablissant l'aspect d'autrefois. Un tunnel... coûteux direz-vous ! Descendre pour remonter ! L'automobiliste accepte bien plus volontiers une descente et une rampe qu'un arrêt qu'il trouvera toujours trop long. En 1935 déjà, des arrêts dépassant dix minutes étaient fréquents aux heures de pointe de la circulation. Un tunnel pour la circulation motorisée solutionne le problème aussi intégralement que le pont surélevé. (Fig. 4 et 5.)

Voici les caractéristiques de ce nouveau passage :

Un tunnel de 250 m de longueur laissant passage à quatre files de voitures et assurant ainsi un débit de 1000 à 1200 véhicules par heure dans chaque sens. Les rampes d'accès ont au maximum 3,8 % en montée, 4 % en descente, et les courbes et raccordements une bonne visibilité.

Considérez la facilité et la clarté des parcours :

Rive gauche : Lausanne (par les quais) ; la gare de Cornavin (par la rue des Alpes) ; l'aéroport de Cointrin (par la voie surélevée de la rue des Alpes).

Cette dernière construction peut paraître exagérée, coûteuse à première vue. Mais il y a ici une double

[1] Voir *Bulletin technique de la Suisse romande*, N° du 7 février 1942.

[1] « L'élargissement du quai des Eaux-Vives », par H. de Saussure. Brochure éditée par la Société d'Art Public, Genève 1915.

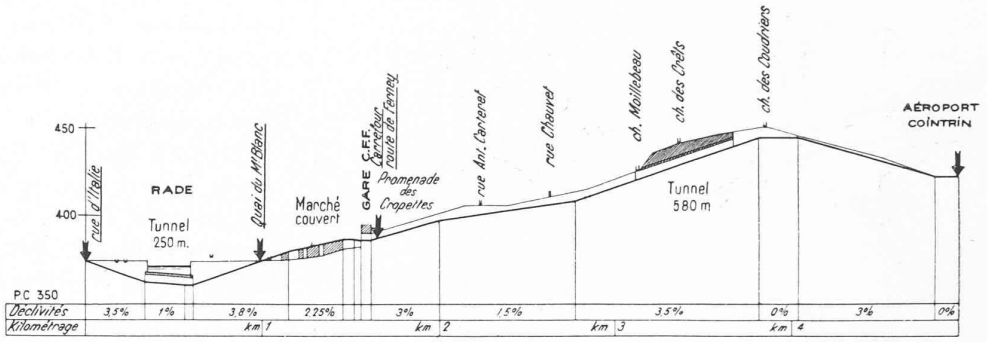

Fig. 4. — Profil en long d'un projet d'autostrade rue d'Italie — Gare Cornavin — Cointrin, à Genève.

utilisation de terrain. Sous la dalle de l'autostrade, on peut aménager près de 4000 m² de halles pour un marché couvert, dans une situation excellente pour une telle exploitation.

Le marché de gros actuellement en plein air douze mois de l'année au Grand-Quai, est aussi un problème urgent à résoudre. Que de pertes de marchandises par le gel, sans parler de l'inconfort par les journées de pluie et de bise. En sous-sol, sous ces halles, 8000 m² d'entrepôts privés pourraient être reliés directement à la gare (G. V.) de Cornavin par un petit Décauville ou autre moyen de transport, ce qui réduirait considérablement les frais généraux pour les marchandises. La location des halles (au prix des emplacements à ciel ouvert du Grand-Quai !) paie entièrement le coût de cette partie de l'autostrade. Cette section de l'ouvrage est donc sans frais pour l'amélioration routière.

Cette autostrade après avoir franchi la rue de Lausanne, passe sous les voies C. F. F. et aboutit à un grand carrefour à giration permettant d'introduire dans cette artère rapide la circulation de la route de Fernex (S. d. N.).

Cette autostrade en bordure du Parc des Cropettes passe ensuite sous les rues Louis-Favre, Carteret, Chauvet et Moillebeau, et emprunte un court tunnel sous le chemin des Crêts pour aboutir devant l'aérogare de Cointrin où sont réunies les deux artères venant de l'extérieur : Paris, Lyon.

Le temps nécessaire pour aller de l'aéroport à la rue Pierre-Fatio était, avant la guerre, aux heures de forte circulation de 20 à 30 minutes. Par l'autostrade, ce trajet serait réduit à 4 ½ minutes.

Le tunnel sous la rade étant réservé aux véhicules motorisés, qu'en est-il des cycles et des piétons ?

Un autre tunnel à deux chaussées superposées emprunte le tracé actuel du pont du Mont-Blanc. Au nord, trois sorties différentes évitent aux usagers de ce tunnel la traversée du carrefour. Ainsi, grâce au tunnel, les cycles ont la possibilité de passer d'une rive à l'autre sans rencontrer aucune autre circulation. (Fig. 6.)

Cette étude serait incomplète sans l'examen de la position actuelle des autres ponts et de leur capacité de circulation. Peuvent-ils assurer les besoins de la circulation d'aujourd'hui et de demain ?

Seul entre tous, le pont de la Coulouvrenière relie deux boulevards situés dans le prolongement l'un de l'autre ; situation excellente.

La position des ponts de l'Ile a été déterminée par la liaison Cité-Coutance (ancien tracé de l'époque romaine qui a donné naissance à la rue de la Cité). En raison de la pente (13 %), le trafic emprunte aujourd'hui la rue de la Corraterie. Mais la chaussée de cette dernière étant trop étroite, il a fallu à certaines heures du jour y établir le sens unique et emprunter la rue Diday pour les véhicules venant de la rive droite. Ainsi arrivant de Cornavin, un premier détour est nécessaire autour de la fontaine de Saint-Gervais. Après la traversée des ponts, il faut quatre virages à angle droit très courts pour atteindre la rue Diday. Dans l'autre sens : Corraterie-Coutance, même situation, quatre coudes à 90°. Que de complications pour le passage situé au cœur de la cité !

Le pont des Bergues relie deux placettes ; la circulation y est faible, car, venant de la rive gauche, le passage est coupé par le trafic du quai des Bergues et, au delà, on aboutit sur une rue en sens interdit ! De la rive droite, l'accès du pont est difficile : voies de tramways, virages extrêmement courts et à angle droit sur un dos d'âne. Ces difficultés ont fait de ce pont une promenade pour les flâneurs ; la circulation motorisée y est très faible.

Déjà ce rapide examen nous montre combien cette situation est défectueuse. Quelles améliorations pourrions-nous apporter à cet état de choses que nos ancêtres n'avaient pas pu prévoir ?

Nous nous poserons une première question :

Quelle est la distance utile entre deux ponts ?

Dans les grandes villes modernes, cette distance augmente constamment. Voyez Paris : Au moyen âge la distance est en moyenne de 200 m. Au XVIII^e siècle, l'espace entre deux ponts est de 400 m. De nos jours, l'écart est encore plus grand : 1000 m et plus.

A Lyon, même constatation : moyenne générale 600 m.

A Bâle, quatre ponts ; distance moyenne 600 m.

A Genève, constatons le gaspillage : Carrefour du Mont-Blanc-place des Bergues 90 m ; Pont des Bergues-ponts de l'Ile 250 et 300 m ; ponts de l'Ile-pont de la Coulouvrenière 250 m. Et entre ces trois derniers deux passerelles à piétons !

Deuxième question :

Quels sont les points importants sur chaque rive qui peuvent être reliés entre eux ?

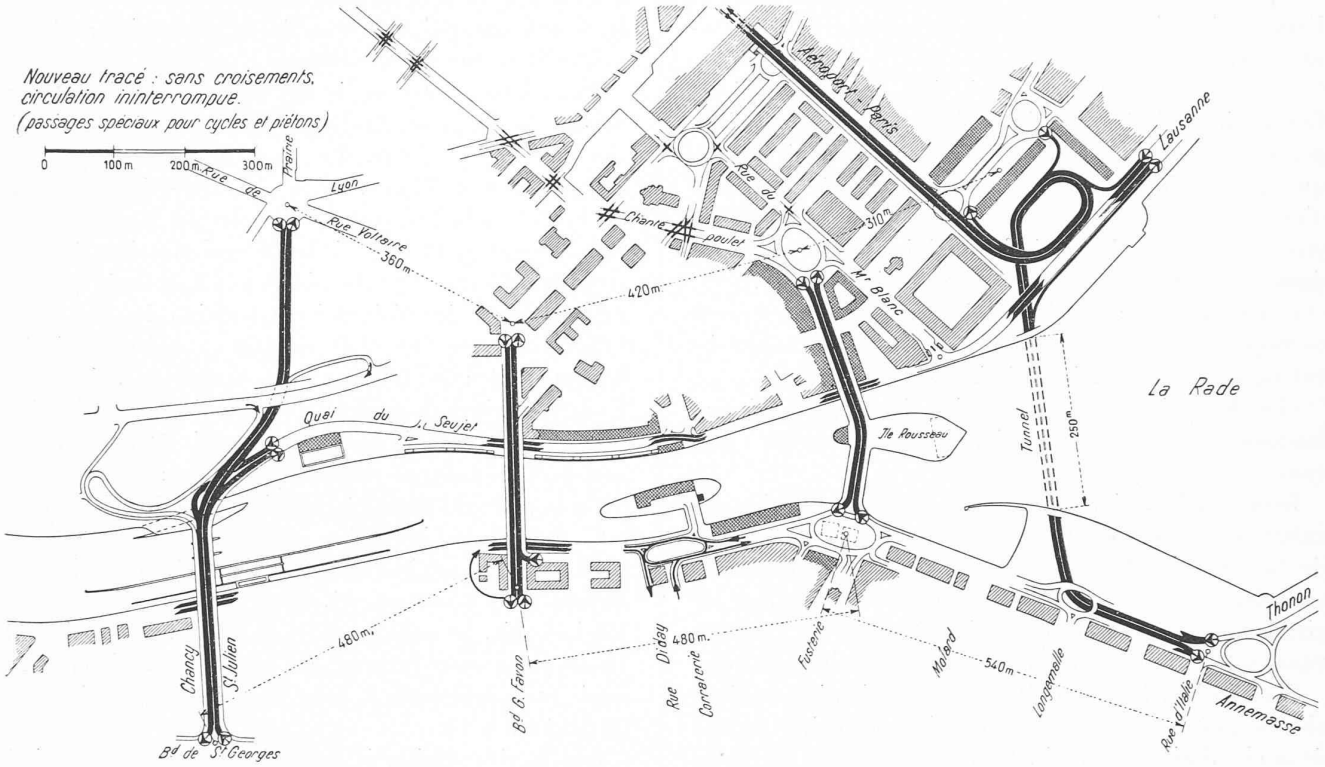

Fig. 5. — Circulation motorisée à Genève telle qu'elle résulte de la solution proposée.

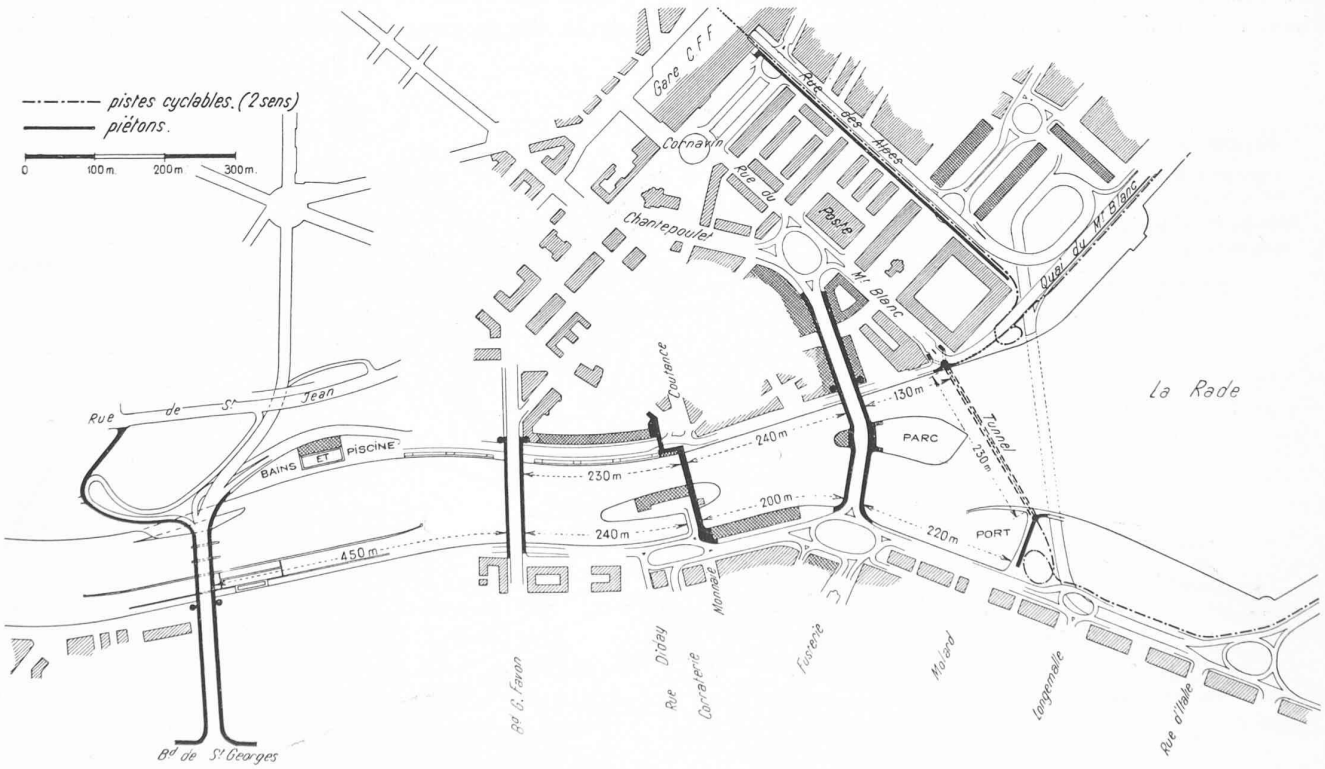

Fig. 6. — Circulation des cycles et piétons à Genève, telle qu'elle résulte de la solution proposée.

a) Boulevard Georges-Favon et boulevard James-Fazy : réalisation excellente par le pont de la Coulouvrenière.

b) En l'Ile : De la rive gauche le prolongement de la Corraterie et de la rue Diday aboutirait sur le quai en gradins nouvellement créé. Ce pont se trouverait à quelque quatre-vingt-dix mètres du pont précédent. Cette direction se heurte à la colline ; il devrait de toute façon passer au-dessus du quai Turrettini. On ne rencontre dans ces parages aucune rue ou place importante.

c) Les Bergues : La liaison de ces deux placettes ne correspond plus aux besoins actuels, vu la très faible circulation constatée aujourd'hui.

Cherchons donc sur chaque rive deux points vitaux, facilement accessibles et qui puissent être reliés entre eux.

Rive gauche : Nous canalisons sur une place les circulations des rues du Rhône, du Commerce, de la place de la Fusterie et du Grand-Quai. (Ce dernier aboutit actuellement à un épuisoir !) Cette place, carrefour de giration, pourrait servir de point de départ à un nouveau pont qui se trouverait ainsi à 480 m du précédent.

Rive droite : Les quais étant trop étroits, il faut chercher à aménager une place en arrière, et éviter l'écueil de la circulation des quais. En face de la poste du Mont-Blanc, un giratoire de dimensions suffisantes peut accueillir les circulations des rues du Mont-Blanc, Pécolat, de Berne et Chantepoulet.

L'ouvrage qui répond aux conditions posées serait ainsi un nouveau pont partant du Grand-Quai avec une rampe de 3,9 % jusque sur une île Rousseau allongée. Franchissant ensuite en palier le bras droit du Rhône et le quai des Bergues, il aboutit au même niveau à la jonction des deux rues les plus importantes de tout le quartier au point de vue de la circulation : Chantepoulet et la rue du Mont-Blanc.

Actuellement, les quais du Rhône aboutissent tous deux à une impasse. Au Grand-Quai, arrêt de la circulation place du Rhône. Le quai Besançon-Hugues est est réservé aux piétons. De la place Bel-Air, par le quai de la Poste, la traversée du boulevard Georges-Favon est dangereuse, et le quai des Forces Motrices dégénère rapidement sur une pente raide à une largeur de quelques mètres. Place des Volontaires : terminus !

Et la mise en valeur de ce paysage qui pourrait être incomparable : les falaises et le coteau de Saint-Jean ! Et la possibilité de traverser longitudinalement la ville !

Une circulation importante pourrait être assurée au moyen des quelques mesures suivantes :

De la place du Rhône à Bel-Air, la rue du Rhône étant trop étroite, les immeubles du quai Besançon-Hugues sont déportés en bordure du Rhône (pas d'achats de terrain mais déplacement). Dans cette partie de la rue ainsi élargie, le double sens est rétabli. Le quai de la Poste passe sous le pont de la Coulouvrenière, et les quais sont prolongés le long des écluses jusqu'au quai du Rhône.

Sur la rive droite, il suffit de prolonger le quai du Seujet et le faire passer sur le barrage pour le relier aux grandes routes se dirigeant vers le sud.

Les ouvrages proposés posent de nouveaux problèmes d'ordre esthétique.

Plusieurs constatations :

a) Pour le Rhône : La suppression de trois ponts au niveau des quais et d'un barrage avec passerelle surélevée dégage complètement la vue des quais. Les plans

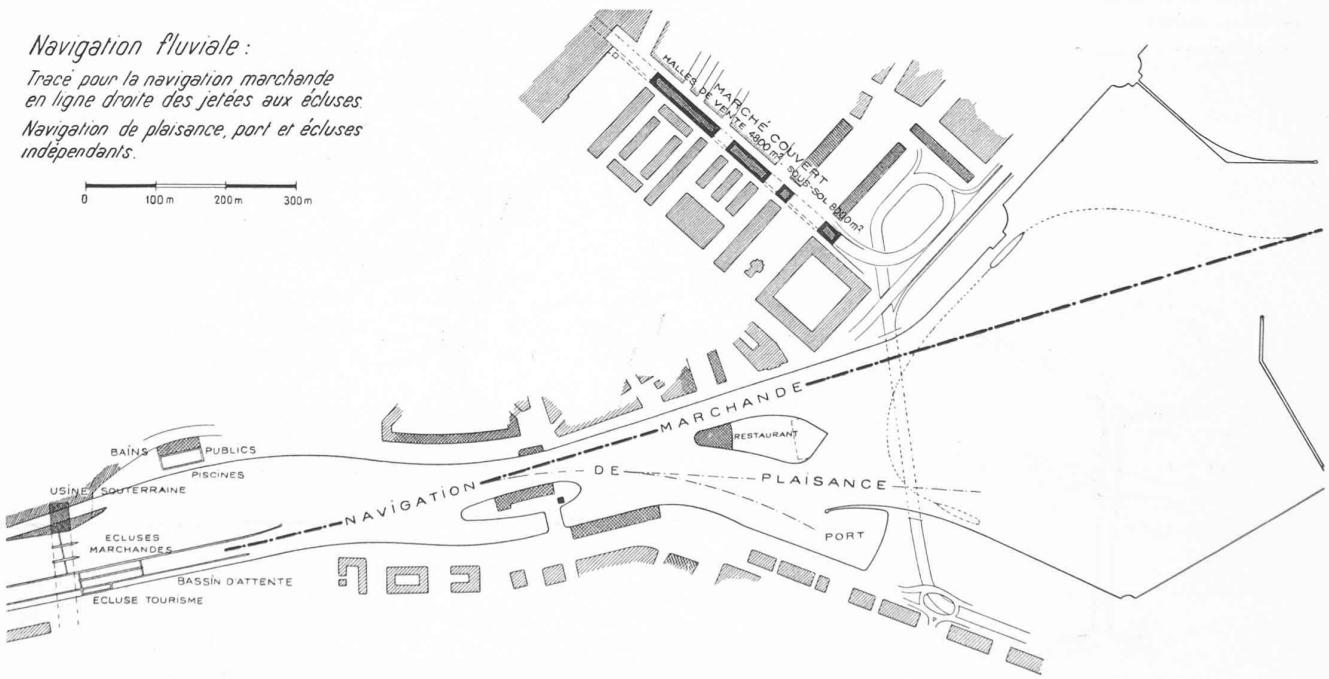

Fig. 7. — Navigation fluviale à Genève telle qu'elle résulte de la solution proposée.

d'eau actuellement sectionnés par ces ouvrages disparates n'en forment plus qu'un seul, à horizon illimité.

b) L'île Rousseau, dont la pointe actuelle vers le lac est conservée intacte, est allongée en aval pour recevoir le nouveau pont et augmenter la superficie de ce parc qui pourrait devenir d'un attrait unique au monde.

c) En l'Ile, seule la vieille tour doit être conservée. Elle sert de motif de point de départ pour la passerelle à piétons qui franchit le bras droit. L'Ile reste reliée pour les voitures à la place Bel-Air, mais ses dimensions seraient réduites pour mettre en valeur l'incomparable élément de beauté qu'est l'eau. Mettre fin au chaos actuel ne serait point un luxe.

Voici sommairement indiqué dans ses grandes lignes un projet qui permettrait de réadapter une ville à la circulation d'aujourd'hui et peut-être de demain. Si l'on n'y prend garde à temps, ce problème laissé sans solution peut tourner en catastrophe.

Nous affirmions au début l'interdépendance de plusieurs problèmes. Or, l'obligation de surélever les ponts pour les seuls besoins de la circulation routière, débarrasse le fleuve des entraves que sont les ponts actuels à la navigation fluviale.

Dès lors, pourquoi chercher ailleurs le passage entre lac et Rhône ?

Si l'on dispose le barrage qui retient les eaux du lac près du bâtiment d'administration des Services Industriels et les écluses sur la rive gauche, la traversée de la ville, en bateau, se fait en ligne absolument droite de ces dernières aux jetées. Il est impossible de trouver une solution meilleure, un tracé plus direct, d'une visibilité aussi parfaite.

La position du barrage est aussi celle d'une liaison routière entre le boulevard Saint-Georges et la rue de Lyon, avec deux raccordements dans le sens de la circulation pour la rue de Saint-Jean.

Pont, barrage, écluses, usine électrique (dans la colline, sous la chaussée), un seul et même ouvrage. Cette situation est encore favorable pour l'établissement d'une station de pompage des eaux d'égouts supprimant radicalement le refoulement actuel en périodes de hautes eaux.

Un troisième problème dont on parle moins, mais qui n'en est pas moins important et urgent est celui-ci : la régularisation des niveaux des eaux du lac. Il s'agit d'assurer au Rhône un débit suffisant et conforme aux conventions franco-suisses. Le drainage de la rade et des bras du Rhône est donc une nécessité, même si la navigation devait passer par un chemin détourné.

Ainsi l'existence du chenal navigable et la suppression des étranglements en l'Ile résolvent sans frais supplémentaires cet important problème technique.

Pour terminer, problème financier... comparaison !

Un pont de 40 m de largeur est estimé au cours actuel à 5 millions de francs. Possédant la même capacité, deux tunnels, l'un pour la circulation routière, l'autre pour les piétons et les cycles ascendent ensemble à environ 6 millions.

DIVERS

Du rôle de l'architecte dans la reconstruction des régions dévastées par la guerre.

L'idée des dévastations causées par la guerre évoque immédiatement et en premier lieu celle des milliers d'êtres sans abri : la destruction des habitations. Le premier mouvement spontané envers ces malheureux est de nourrir ceux qui ont faim, vêtir ceux qui sont nus, *loger ceux qui n'ont plus de foyer.*

Construire des habitations, rapidement, conformes aux règles modernes de l'hygiène, telle paraît être la tâche la plus urgente. Saisir cette occasion pour ordonner ces habitations en quartiers et en villes nouvelles, en avenues larges, aérées, où l'espace sera la dominante, telle paraît être la préoccupation d'un bon nombre d'architectes contemporains abordant cette question dans des publications chaque jour plus nombreuses. Tout cela est très bien, mais est-ce bien là la tâche réelle de l'architecte dans l'œuvre à entreprendre ? On pourrait croire par ces publications que l'architecte n'est qu'un *spécialiste de l'habitation.*

Le grand intérêt, la publicité faite au problème de l'habitation en regard des moyens modernes de construction, la possibilité de tout un chacun de faire des plans et construire, le défaut de protection du titre ont réduit l'architecte à ce rôle sous lequel il est généralement connu. Or la construction d'habitations modernes, économiques et rapidement, n'est déjà plus un problème de *composition*, essence même de l'art de l'architecte. L'industrie s'en est emparée, et l'on fabrique maintenant des maisons comme on fabrique des automobiles, des appareils de radio, en séries, sur des formules très complètes. Ce n'est plus qu'un problème de production industrielle.

La tâche de l'architecte est différente. Elle s'assimile à celle de l'inventeur. Attachée chaque fois à un cas d'espèce, le métier consiste tonjours à résoudre un nouveau problème, conformément à un programme et à en donner une solution par un trait d'invention, le *parti*. A en juger par la perfection des formules qui nous sont maintenant proposées, on peut admettre que dans la recherche du logement en grande série pour les malheureux qui ont perdu leur foyer, le *rôle de l'architecte est terminé.*

Reste la question de l'esthétique, de l'ordonnance que l'on donnera à ces nouvelles villes, de la beauté, pour autant qu'on voudra bien s'en faire encore une préoccupation.

Là réapparaît alors le cas d'espèce : On ne pourra réellement s'approcher ainsi de la beauté qu'en résolvant sur place et dans chaque cas pour lui-même le problème. Tout ce qui plaît dans l'œuvre du passé est là pour nous prouver que seules les adaptations intelligentes aux conditions locales, aux matériaux du pays, aux coutumes des habitants, à la topographie, au paysage, peuvent donner naissance au *caractère* de l'habitation, élément indispensable à la beauté, Ce serait par conséquent aller au-devant de mécomptes certains que de vouloir établir les projets de reconstruction des villes sous forme de types standards, de formules omnibus prétendant s'adapter à toutes les régions. Une tâche reste là heureusement aux architectes : l'adaptation au lieu.

Cependant, ce n'est pas de cette tâche-là que nous voulons parler ici. C'est plus que cela : Rendre à l'architecte le rôle complet pour lequel il a été formé : *La Composition.*