

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **47 (1921)**

Heft 14

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *La question de la gare centrale de Genève et les problèmes qui s'y rattachent (suite et fin). — Un nouveau type de barrage. — Calcul des ponts circulaires. — Concours pour l'élaboration des plans d'un bâtiment destiné à l'Institut dentaire, à Genève (suite et fin). — Les forces hydrauliques de la Suisse (suite et fin). — La situation actuelle de l'Association internationale de Chemins de fer, par M. Colson, vice-président de la Commission permanente. — Le Japon industriel. — Pièces à l'appui des priorités pour les brevets d'invention suisses et les dépôts suisses de dessins ou modèles. — Exportation d'énergie électrique. — CARNET DES CONCOURS.*

La question de la gare centrale de Genève et les problèmes qui s'y rattachent.

(Suite et fin.)¹

II. Gare de triage et de marchandises petite vitesse (P. V.)

La Commission a renoncé à faire, auprès des commerçants et des industriels, une enquête relative à l'emplacement des gares de marchandises, étant donné que le Département du Commerce et de l'Industrie s'est déjà chargé de prendre les renseignements voulus.

La presque totalité du trafic des marchandises (environ 97 %) se faisant par petite vitesse, la Commission ne s'est pas occupée des installations, peu importantes du reste, nécessitées par le trafic grande vitesse. Ce service peut être considéré comme étant lié à celui des voyageurs.

La Commission se rallie entièrement aux conclusions des experts au sujet de la gare de triage. Celle-ci ne doit pas être maintenue à Cornavin, mais doit être transférée dans la région Vernier-Meyrin, suivant le projet des C. F. F. L'emplacement choisi est avantageux pour l'exploitation ferroviaire et la ville se trouve débarrassée d'une installation fort encombrante.

L'agglomération genevoise est actuellement pourvue de deux gares de marchandises petite vitesse, celle de Cornavin et celle des Eaux-Vives. Après la construction du raccordement, la rive gauche sera pourvue d'une nouvelle gare P. V. à la Praille, dont le rôle sera très important, et d'une petite gare de même nature à Carouge, dont l'utilité à proximité immédiate de la précédente ne paraît pas démontrée.

Sur la rive droite, les projets C. F. F. envisagent deux éventualités entre lesquelles un choix n'a pas été fait jusqu'à présent : le maintien et le développement de la gare de marchandises petite vitesse à Cornavin d'une part, la désaffectation progressive de Cornavin P. V. et son remplacement par une gare de marchandises P. V. à Châtelaine, liée à la gare de triage de Vernier-Meyrin, d'autre part.

Gare de la Praille P. V.

(Projet des C. F. F.)

L'emplacement prévu est bien adapté aux besoins futurs de l'agglomération en raison de sa situation à proximité d'un quartier industriel en formation. Cette gare pourra prendre un grand développement dans un avenir assez rapproché.

Gare de Cornavin P. V.

Le développement à prévoir pour les installations des marchandises P. V. sur la rive droite nécessiterait, même en faisant abstraction de la gare de triage, une augmentation notable de la surface occupée par la gare actuelle, comme l'ont du reste prévu les C. F. F. dans un des projets que la commission a eus sous les yeux.

Or la commission croit qu'il serait préférable, au point de vue de l'aménagement de cette partie de la ville, de supprimer entièrement la gare des marchandises de Cornavin, mais qu'il faut tenir compte dans la mesure où les intérêts généraux le permettent, des intérêts particuliers liés à cette question.

Elle estime donc que si la gare centrale des voyageurs est maintenue à Cornavin, il suffirait de renoncer à tout développement des installations de marchandises petite vitesse et de les réduire même considérablement dès l'instant où les gares de la Praille et de Châtelaine pourront répondre aux besoins du public. Le maintien du service des marchandises petite vitesse à Cornavin n'est d'ailleurs pratiquement possible qu'en y conservant la gare des voyageurs.

Il y aurait lieu en tout cas de réserver uniquement à l'habitation les quartiers à proximité du lac et d'empêcher l'installation de toute nouvelle usine, dans cette région. Il serait même désirable que celles qui se trouvent actuellement à Sécheron puissent être transférées dans un autre quartier réservé spécialement à l'industrie, dans un avenir pas trop éloigné.

Gare de Châtelaine P. V.

(Projet des C. F. F.)

Cette gare, prévue par les C. F. F. en liaison directe avec la gare de triage, présente de ce fait certains avantages au point de vue de l'exploitation. En plus de celle de la Praille, dont personne ne conteste l'utilité, elle

¹ Voir *Bulletin technique* du 25 juin 1921, page 145.