Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 7

Vereinsnachrichten

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: 13.07.2025

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

trale. Nous ne pensons pas commettre une indiscrétion en citant la conclusion d'un rapport que M. l'Ingénieur en chef des Usines chimiques Rhône-Poulenc a bien voulu nous communiquer :

« Nous avons pris la décision d'adjoindre les hydrotimètres à toute nouvelle chaufferie que nous serions amenés à construire. »

SECTION GENEVOISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Rapport de la Commission d'étude des problèmes techniques genevois.

(Suite et fin).[1]

Programme de réalisation.

A. Organisation du travail.

5. *Office cantonal immobilier.*

Nous devons insister sur la nécessité d'une politique foncière et immobilière prévoyante, grâce à laquelle nos autorités doivent pouvoir, le moment venu, passer à la réalisation du plan d'ensemble et mettre à disposition les terrains nécessaires à la construction d'une ville plus salubre et plus belle. Pour atteindre ce résultat, nous suggérons l'idée de créer une nouvelle institution de droit public, composée de financiers, de notaires, d'architectes, d'ingénieurs, etc. particulièrement compétents, qui auraient la mission d'acquérir les immeubles dans les zones à reconstruire, de les gérer en vue de les amortir dans une mesure suffisante pour permettre leur démolition le moment venu. Cette manière de faire soustraira ces opérations délicates à toute influence financière ou politique, empêchera la spéculation, et permettra de réaliser, sous le contrôle des pouvoirs publics, des opérations à longues échéances. Cette institution comparable à celle de la Caisse hypothécaire ou de la Caisse d'Epargne sera suffisamment autonome pour accomplir sa tâche en toute objectivité, en déchargeant l'administration publique.

B. Plan d'urbanisation.

I. *Voies de communication.*

Une remarque générale s'impose, commune à toutes les voies de communication convergeant vers Genève, c'est leur caractère international. Cette remarque pose un problème qui dépasse peut-être le cadre de cette étude, étant du domaine politique : nous n'avons pas le contrôle des voies de communication qui aboutissent chez nous puisqu'en majeure partie elles sont hors de notre territoire :

1. *Les routes.*

Les grandes voies géographiques, consacrées par l'usage, convergeant sur Genève, sont :

Sur la rive droite :

1. *La route de Suisse, longeant la rive du lac.*
2. *La route de Paris, par la Faucille.*
3. *La route de Lyon, par Saint-Genis.*

Sur la rive gauche :

4. *La route de Lyon, par Chancy.*
5. *La route des Alpes, par Saint-Julien, Annecy.*
6. *La route du Mont-Blanc, par Annemasse.*
7. *La route du Simplon, longeant la rive du lac.*

[1] Voir *Bulletin technique* du 21 mars 1942, page 66.

La pénétration de ces grandes artères dans l'agglomération et leur liaison au centre, qui se faisaient clairement dans l'ancienne cité, est devenue confuse dans le développement progressif de la ville.

Il y a donc nécessité de poursuivre les études commencées, de fixer les tracés de pénétration et de réaliser leur exécution par étapes, en tenant compte des grands principes suivants :

1. Relier les grandes artères des deux rives au centre et aux points de passage sur le Rhône : pont de l'Ile, pont du Mont-Blanc, et pont de la Coulouvrenière.
2. Ces artères principales doivent se distinguer nettement du réseau de circulation interne et des dévestitures de quartiers.
3. Prévoir de larges zones de verdure le long des principales artères, isolant les quartiers avoisinants.
4. Etudier un profil de chaussée d'une largeur suffisante pour permettre de séparer les différentes circulations (automobiles, charrois, cyclistes, piétons). Les tramways qui ne seraient pas remplacés par des trolleybus doivent également circuler sur des voies indépendantes.
5. Les points de croisement, dangereux et contrariant la circulation doivent être réduits au plus petit nombre possible.

En outre, les points suivants doivent faire l'objet d'une étude spéciale :

a) L'emplacement des ponts en relation avec les tracés des grandes artères (et suivant le cas en accord avec la navigation fluviale).

Pont de l'Ile dans le prolongement de la Corraterie.

Meilleure relation du quartier de Saint-Jean.

b) La circulation dans la ville basse (rue du Rhône, rues Basses).

c) Les relations de la nouvelle gare de la Praille.

d) Les accès des nouveaux quartiers industriels des Acacias.

e) L'étranglement des quais du Rhône. Sur la rive gauche : Quai Besançon-Hugues et Quai des Forces Motrices ; relier le Grand-Quai au Quai du Rhône et au pont de Saint-Georges (route de Chancy). Sur la rive droite : prolongement du Quai de Saint-Jean, son aboutissement à un pont le reliant également à la route de Chancy. Ces tracés en connexion avec la navigation fluviale.

2. *Voies ferrées.*

Le raccordement Cornavin-La Praille est décidé et les travaux en voie de réalisation.

Poursuivre l'étude et réaliser les raccordements La Praille-Eaux-Vives et La Praille-Saint-Julien.

Etudier la construction de la gare de La Praille : son emplacement exact, ses multiples services, en relation avec le quartier industriel des Acacias.

3. *Voies fluviales.*

Nous efforcer d'ouvrir le Rhône à la navigation.

Poursuivre les études du port à la Queue d'Arve.

Prévoir les agrandissements possibles. Précicer les accès au port.

Procéder aux études comparatives de l'accès au lac selon les différentes solutions en présence :

a) le canal en tunnel de Saint-Jean à Sécheron ;

b) le canal à ciel ouvert contournant l'agglomération par la rive droite ;

c) le canal latéral du Rhône sur la rive droite ;

d) le canal latéral du Rhône sur la rive gauche.

4. *Relations aériennes.*

Il n'est pas douteux que l'aviation commerciale prendra, après la guerre, un essor d'autant plus grand que diminueront les commandes militaires. Il faudra alors être prêt à faire face à un trafic accru nécessitant l'emploi d'avions lourds

avec services assurés par tous les temps, ce qui implique des installations beaucoup plus développées que celles dont nous disposons.

Mais le développement de l'aviation d'après-guerre, dont nous ne pouvons que souçonner l'importance, ne se bornera probablement pas à l'aviation commerciale : le tourisme et le sport aériens auront aussi leur part. Cette probabilité nous incite à penser qu'un seul terrain d'aviation sera bien insuffisant pour servir des buts aussi différents. Nous devons dès maintenant prévoir l'aménagement d'une seconde place d'aviation.

L'équipement de la place de Cointrin est commencé et doit être poursuivi jusqu'à son achèvement.

Etudier, avec le concours de l'Office fédéral aérien, la création d'un nouveau terrain d'aviation, dont l'emplacement pourrait être fixé dans la plaine limitée par : Grand-Lancy-(les Verjus) Plan-les-Ouates-Perly-Certoux-Lully-Confignon.

L'étude comparative de ce terrain avec celui de Cointrin permettra de choisir l'emplacement de l'Aéroport commercial, et celui de l'Aérodrome touristique et sportif.

II. *Plan des zones.*

La loi de 1929 divisait le territoire urbain en quatre zones d'habitation et indiquait des zones industrielles. Après une expérience de dix ans, la loi et le plan des zones ont été révisés pour être adaptés à des besoins nouveaux.

Mais la révision de 1940 est insuffisante pour permettre l'établissement du plan d'urbanisation. Il y a donc lieu — en même temps que l'on élaborera ce plan — de prévoir les dispositions légales complètes adaptées à chaque zone du plan.

1. *Zone d'habitation.*

a) *Haute ville.* — Il semble acquis que la colline doit conserver son caractère de « vieille ville », quartier de résidence tranquille, en dehors des courants de grande circulation. L'architecture de l'ensemble doit être conservée par des restaurations convenables pour en sauvegarder le caractère historique.

Sous le rapport de l'hygiène par contre, la libération des anciennes cours et jardins par la démolition des annexes encombrantes construites au cours des ans est certainement la mesure la plus urgente à réaliser. Ce « dénoyautage » présente actuellement des difficultés qui pourraient être résolues par l'intervention de l'« Office cantonal immobilier ».

b) *Zone urbaine centrale* (Ville, Pâquis, Eaux-Vives, Plainpalais, Grottes). — La plupart de ces quartiers ont été construits sans direction ou sur des bases schématiques d'une pauvreté évidente. Leur valeur de résidence subit une dépréciation constante.

Etudier la transformation et le rajeunissement de ces quartiers en connexion avec l'étude des tracés des grandes artères. Pour certains quartiers ou parties de quartiers, préparer des opérations d'ensemble. Seule une politique foncière à très longue échéance, telle qu'elle est préconisée plus haut par la création d'un office cantonal immobilier, pourra donner une solution à une reconstruction graduelle et par groupe d'immeubles formant des ensembles.

c) *Zone urbaine périphérique.* — Dans cette zone moins dense, le programme du quartier moderne est moins difficile à réaliser. Contrairement à ce qui se passe en période de pénurie de logement, les constructeurs ont pris eux-mêmes l'initiative des ensembles très aérés et espacés. La dernière révision de la loi sur les constructions a très heureusement bénéficié de cet état de fait, mais n'a peut-être pas été poussée aussi loin qu'il eût été désirable.

Cette dernière observation s'applique, à plus forte raison, aux dispositions de la zone centrale où l'inconvénient d'une hauteur excessive des bâtiments est aggravé par des distances trop faibles entre bâtiments. Il n'est pas désirable que Genève, de par sa tradition urbaine, conserve les plus hautes bâtisses du pays ; il apparaît, au contraire, préférable de diminuer le nombre d'étages, favorisant ainsi l'ensoleillement des façades en donnant à la silhouette urbaine une meilleur échelle.

d) *Zone de banlieue.* — Entre le territoire proprement urbain et les terrains agricoles, il faut créer une zone intermédiaire, réservée à la maison familiale. Cette zone bien délimitée, à la périphérie de la ville, présentera l'avantage de n'être pas trop éloignée du centre et d'éviter les difficultés de transport. Elle facilitera aussi la formation d'une zone agricole, en empêchant la construction des maisons familiales, fort loin dans la campagne, tout le long des grandes voies de communication.

2. *Zone industrielle.*

L'éparpillement des usines et bâtiments industriels dû à notre mauvaise politique ferroviaire doit disparaître. Les travaux pour le raccordement de la future gare de La Praille sont aujourd'hui commencés. Ce fait va permettre d'organiser un quartier industriel sur la plaine de La Praille, dont la topographie se prête admirablement à ce but. Des dispositions légales nouvelles doivent être prises ; elles détermineront exactement ces zones et leur ordonnance ; elles en excluront tout empiétement par des habitations : elles prévoiront l'essor industriel que peut apporter la navigation fluviale et réserveront aussi le long du Rhône des terrains favorables à certaines industries qui naîtront de la navigation, sans déparer les berges du fleuve. Il importe que l'étude prévoie le transfert possible des industries existant dans d'autres régions, de façon à libérer peu à peu ces régions, et les rendre à d'autres destinations. Ces études pour l'aménagement de la zone industrielle de La Praille qui iront de pair avec celles de la gare et des voies d'accès, doivent être menées avec célérité, puisque l'ouverture à l'exploitation est prévue par les C. F. F. pour 1945.

Toutes possibilités de développement seront largement prévues, cette zone étant destinée à devenir le port-franc d'une partie importante du trafic international, et le principal dépôt des marchandises provenant de la Méditerranée.

Les petites industries, qui ne sont pas à consigner dans cette zone — leur raccordement à la voie ferrée étant sans nécessité — doivent toutefois être réparties dans certains quartiers, afin d'éviter les désagréments d'une promiscuité regrettable.

3. *Zone agricole.*

L'introduction, dans nos lois, de la notion de zone agricole en tant que territoire réservé exclusivement à l'agriculture est devenue une nécessité.

Tant que cette zone ne sera pas instituée, nous ne serons pas maîtres du développement de l'agglomération urbaine et de son territoire régional. Nous verrons disparaître les domaines ruraux les uns après les autres, d'où diminution de la population agricole au grand dommage de l'équilibre social et économique du pays. Il s'agit donc de protéger la population paysanne pour le bien de la communauté nationale.

La création de cette zone, tout en protégeant les domaines ruraux et les territoires agricoles, empêchera la ville de s'éparpiller sur la campagne, comme cela est le cas depuis un demi-siècle. On protègera ainsi la campagne genevoise, et on évitera la spéculation sur les terrains agricoles.

D'autre part, l'extension exagérée des conduites d'eau, d'électricité et de gaz sur le réseau routier, a créé des conditions d'exploitation économiquement aussi fausses que l'étaient celles de notre ancien réseau de tram.

La zone de banlieue, l'extension réglementée des villages

et la création de quelques petits centres résidentiels nouveaux, peuvent largement, et pour longtemps, suffire aux besoins de ceux qui désirent vivre à la campagne.

Il reste bien entendu que, dans la zone agricole, les constructions servant à l'exploitation agricole seront facilitées mais, d'autre part, soumises à un strict examen du point de vue de leur influence dans l'aspect du site où ils seront placés.

4. *Les villages et les sites.*

Les projets d'aménagement de nos villages permettront d'en diriger leur dévéloppement et de conserver leur caractère.

Le morcellement des grands domaines de plaisance doit aussi être rendu plus difficile. Ce patrimoine d'une grande époque fait toute la richesse et l'agrément de notre campagne et sa conservation mérite que de grandes facilités d'ordre fiscal en permettent le maintien.

Les environs de notre ville abondent en sites d'une splendeur et d'une variété remarquables, qu'il est de notre devoir de préserver ; beaucoup sont déjà classés et il est urgent d'en prévoir l'aménagement.

Les Crêts de la Capite, qui ont été classés, sont déjà défigurés par nombre de petites constructions. Leur aménagement doit être étudié.

Il en est de même pour les Crêts de Florissant, ceux de Chambésy, de Cologny, de Pinchat, de Bernex, etc.

Le Bois de la Bâtie, le Bout du Monde, le Bois des Frères, etc. méritent infiniment mieux que leur aménagement actuel.

Les Bords du Rhône doivent aussi être l'objet de la plus grande attention en rapport avec les exigences de la navigation fluviale.

La pointe de la Jonction doit être débarrassée des industries qui émigreront dans la zone des Acacias, et être aménagée en promenade.

Les Quais méritent également une étude sérieuse de façon à leur donner un aspect plus homogène.

D'une manière générale, la protection des bois et forêts doit être organisée.

5. *Les espaces libres.*

Le caractère essentiel qui différencie la ville du moyen âge, fermée par ses murailles, de l'agglomération moderne, est que pour cette dernière, il n'y a plus de délimitation mais, au contraire, interpénétration de la campagne et de la ville. Or, à quelques exceptions près (Campagnes Beaulieu et Trembley) nous ne connaissons aucun projet qui introduise nettement des éléments de verdure vers le centre de la ville. Il y a là une carence presque totale qui devient encore plus évidente lorsque l'on considère les tristes préaux asphaltés de la plupart de nos écoles. Les réalisations les plus urgentes se rattachent à notre programme scolaire et les chiffres ci-après, pour théoriques qu'ils apparaissent, sont cependant terriblement éloquents :

a) *Ecoles enfantines.* — La nécessité de créer des classes facilement accessibles n'obligeant pas les enfants à traverser plusieurs artères de circulation doit inciter nos autorités à rompre avec la tradition des écoles trop grandes. Un petit groupe scolaire par quartier de 3000 habitants doit être considéré comme désirable. En dehors des heures de classe, les enfants, dont les parents sont occupés, se trouveront ainsi sous surveillance dans un milieu salubre et convenable.

b) *Ecoles primaires.* — Des groupements plus importants peuvent être créés sans trop d'inconvénients pour les enfants, ces derniers étant à même de circuler sans danger. On pourra donc admettre un groupe scolaire par 10 000 habitants. La place de jeux et de sports aura une surface de 20 000 m² et servira, le soir, avec la salle de gymnastique, aux adultes du quartier.

c) *Ecoles secondaires.* — Un certain nombre d'écoles telles que Collège, Ecole secondaire, Collège moderne, devront avoir des places de récréations beaucoup plus spacieuses que cela n'est le cas maintenant. En ce qui concerne la culture physique, qui doit être incluse très largement dans le programme des écoles secondaires et supérieures, il sera tenu compte de l'aménagement de quelques stades qui deviendront également le centre de plusieurs quartiers pour la préparation athlétique et militaire.

Les surfaces nécessaires sont les suivantes pour notre ville de 140 000 habitants :

47 petites places de jeux à 3000 m² . . .	140 000 m²
14 places de sport de 20 000 m² avec salles de gymnastique	280 000 m²
3 stades, au minimum, de 100 000 m² env.	280 000 m²
Total . .	700 000 m²

ce qui représente 5 m² par habitant. Du point de vue de la résistance et de la vitalité nationales, un tel programme représente une des conditions élémentaires de l'indépendance du pays. La leçon des événements contemporains devrait suffire à nous convaincre.

Certains quartiers offrent des possibilités de réalisation immédiates, par exemple : les vastes terrains, attenants à l'école du Mail, au chemin Gourgas, loués par la ville pour des entrepôts et de petites industries, peuvent être aménagés en places de sports. Ceci est d'autant plus nécessaire que ce quartier ne possède aucun parc si ce n'est le cimetière de Plainpalais !

Pour réaliser ce programme, il faut avant tout prévoir les espaces qui seront nécessaires au développement de la cité dans l'avenir.

III. *Edifices publics.*

1. *Bâtiments d'administration.*

Nous n'avons pas à trancher ici des avantages ou des inconvénients d'une double administration cantonale et municipale dont nous ne pouvons que constater la charge toujours croissante pour la communauté. Notre devoir est cependant d'insister sur l'organisation dispendieuse qu'impose à l'Etat et à la Ville l'absence de bâtiments modernes qu'exigerait une organisation judicieuse de ces importants services publics.

Notre Hôtel de Ville date du XVIe siècle. Au cours des ans, les bureaux se sont étendus dans des maisons particulières avoisinantes, mal adaptables à leur nouvelle destination et sans relations entre elles.

Ce système, autrefois acceptable, s'avère de plus en plus précaire et onéreux eu égard aux frais continuels de transformation et au supplément de personnel qu'il nécessite.

La situation de nos services administratifs, de par son éloignement du centre actif de la cité, de l'accès peu commode, et de la circulation défectueuse à ses abords, ne répond plus aux exigences actuelles.

Nous devons donc envisager le regroupement de nos administrations et leur installation dans un bâtiment moderne et pratique dans une situation centrale, tout en conservant à notre vieil Hôtel de Ville une destination symbolique. On pourrait ainsi rendre nombre de belles demeures à leur destination, dans ce quartier se prêtant particulièrement à la résidence.

L'île, dans une situation centrale par excellence, serait à notre avis l'endroit se prêtant le mieux à la construction, par étapes, des bâtiments de nos administrations. Sur les terrains de la pointe de l'Ile pourrait se bâtir un édifice fermant la rade, lequel s'étendrait par la suite et suivant les besoins sur tout le territoire de l'Ile, débarrassé de ses maisons locatives sans caractère.

Un programme d'ensemble de grande envergure doit être étudié.

D'autre part, les efforts doivent être poursuivis pour aboutir à l'installation à Genève d'un important Service fédéral autonome. Le bureau fédéral de la Propriété intellectuelle, par exemple, serait, à Genève, parfaitement dans son cadre.

2. *Lieux de culte.*

A part les églises du moyen âge, nos édifices religieux sont pour la plupart d'une navrante banalité. Ils ont, en général, été construits au hasard des terrains disponibles, sans tenir compte du rôle que doit jouer, dans le paysage urbain, la silhouette bien placée, adaptée d'une église, qui, rompant le profil général des constructions, s'élève symboliquement.

Il est indispensable de ménager, dans le plan des nouveaux quartiers, les emplacements appropriés aux églises.

3. *Salles de spectacles et concerts.*

Notre théâtre municipal est aujourd'hui si désuet que son exploitation est devenue presque impossible. Là aussi il y a lieu d'entreprendre une étude qui doit aboutir à fixer la destination de cette scène.

Genève manque d'une salle assez vaste pour l'organisation de manifestations musicales et artistiques de haute tenue qui pourraient s'y tenir périodiquement et attirer chez nous toute une clientèle internationale de choix.

Le Théâtre de Neuve peut-il être transformé dans ce but ? Ou faut-il prévoir ailleurs une construction adéquate ? L'étude seule peut répondre à ces questions et aboutir à une solution qui pourrait bien être :

« La création d'un ensemble comportant une très grande salle et plusieurs autres de dimensions plus restreintes, avec toutes les annexes désirables, ensemble se prêtant à de grandes manifestations musicales et artistiques aussi bien qu'aux congrès et réunions de tous genres que Genève sut naguère attirer dans ses murs. Le terrain du Kursaal agrandi nous semble tout désigné dans ce but.

N'oublions pas que dans ce domaine, — qui est cependant une des activités traditionnelles de notre ville, — d'autres cités suisses nous ont largement devancés.

Le Grand-Théâtre rénové conserverait alors sa destination de scène municipale. »

D'une manière générale, on prévoira dans l'étude de quartiers les emplacements favorables à l'installation des salles secondaires de récréation (concerts, cinéma, conférences, etc.).

4. *Hôpital.*

Le problème de la reconstruction de l'Hôpital se pose à Genève avec une acuité plus grande encore ; sans parler de l'effort considérable que d'autres villes suisses ont accompli, dans ce domaine, l'insuffisance de notre établissement hospitalier est aujourd'hui notoire.

Doit-il être modernisé ou reconstruit sur son emplacement actuel ? Cette question est à l'ordre du jour. Une commission de médecins l'examine. Nous ne doutons pas que des suggestions intéressantes soient apportées par cette commission, mais nous devons dire aussi que c'est là, au premier chef, un problème d'urbanisme et qu'il doit être étudié surtout par des experts urbanistes.

En examinant, même superficiellement, la solution de la modernisation, il apparaît qu'elle serait difficile à réaliser, en conservant les services hospitaliers en activité. Il est à prévoir aussi que le coût de ces travaux serait très élevé et nullement en rapport avec le résultat obtenu qui ne peut être que très médiocre.

La reconstruction des bâtiments sur l'emplacement actuel présenterait presque autant de difficultés pour l'exploitation. Elle aurait peut-être l'avantage de pouvoir se faire d'après un plan d'ensemble résultant d'études et de concours. Mais avant d'entreprendre ces études, nous devons être bien certains que l'emplacement actuel est véritablement le meilleur qu'il soit possible de trouver pour nos établissements hospitaliers.

Cet emplacement est situé dans un bas fonds, il est entouré de quartiers très populeux, son accès est difficile. Certes, ce ne sont pas là les qualités idéales requises pour l'édification de bâtiments dont la destination exige au contraire le calme, une situation aérée et dominante, en dehors de l'agitation de quartiers populeux.

Ces considérations nous amènent à penser que la solution de notre problème hospitalier doit être recherché dans la reconstruction complète des bâtiments sur un emplacement nouveau et bien adapté à cette destination spéciale.

Nous croyons pouvoir suggérer l'étude de l'emplacement suivant :

« Il s'agit de la partie méridionale du Plateau de Champel, dont les limites sont : au sud la falaise de l'Arve ; à l'ouest la falaise de la Roseraie ; au nord le chemin de l'Escalade prolongé jusqu'au chemin Lacombe ; à l'est le chemin Lacombe. Ces terrains d'une superficie totale d'environ 18 hectares sont suffisants pour le besoins d'un hôpital maximum (1000 lits) et permettent donc un développement pour l'avenir.

Cette situation dominante, bien aérée, bien orientée, semble remplir parfaitement toutes les conditions exigées. Ces terrains sont actuellement occupés par l'Hôtel Beau-Séjour, deux immeubles locatifs et une quarantaine de villas. Leur acquisition, balancée par la remise en valeur des terrains de l'Hôpital actuel, serait une opération soldant en faveur de l'Etat.

Le problème de l'Hôpital pourrait alors entrer dans la phase des études, puis des réalisations. Cette reconstruction dans un site admirablement adapté, proche du centre, laisserait cependant nos établissements hospitaliers dans le traditionnel quartier des cliniques. »

5. *Prison.*

La situation de notre établissement pénitentiaire, en plein centre de la ville, à proximité immédiate de notre Collège, est un défi à l'urbanisme et le bâtiment lui-même est loin de satisfaire aux exigences modernes de surveillance et d'hygiène. Ce bâtiment doit être désaffecté et rasé. Le terrain qu'il occupe se prêterait, entre autres, à l'agrandissement du Collège.

Un *pénitencier* moderne serait alors construit hors de ville où les détenus, même pour une durée limitée, seraient astreints à un travail productif, et non plus à la charge de la collectivité dans des cellules malsaines.

6. *Bâtiments industriels et d'hygiène.*

La déficience d'une partie de notre équipement industriel est flagrante. Des décisions doivent intervenir pour les *Abattoirs* en ce qui concerne leur reconstruction.

Le projet est en cours d'étude sur un terrain de La Praille. Il s'agit, pour nos autorités municipales de choisir le moment propice pour entreprendre les travaux le plus rapidement possible.

Incinération des ordures. Ce problème si important de l'hygiène urbaine doit, lui aussi, être résolu dans un avenir prochain. L'emplacement de ces installations sera choisi sur les terrains de la zone industrielle de La Praille.

Cette question entraîne l'étude de la *réorganisation des Services de la Voirie* qui doivent être regroupés dans la même zone, ce qui débarrassera le quartier des Ecoles de l'entrepôt nauséabond des Casemates. Les frais considérables de notre

Service de Voirie pourraient ainsi être allégés par la récupération judicieuse des déchets.

7. *Enseignement et sport.*

Les bâtiments pour les *écoles enfantines, primaires* et *secondaires* doivent être l'objet d'une prévoyance spéciale qui exige qu'un plan précis soit établi, selon les normes dont nous avons parlé plus haut, en rapport avec la densité de la population et en liaison avec les espaces libres, places de jeux, sports, etc...

En dehors de ces places de jeux de quartier, en liaison avec les écoles et leurs salles de gymnastique, le *Stade* doit faire partie du programme général.

Il s'agit d'un stade comportant des installations très complètes, permettant d'organiser des compétitions athlétiques et sportives importantes et variées, attirant de nombreux spectateurs.

En dehors de l'arène, établie aux dimensions olympiques pour tous les jeux et sports athlétiques, il y aura lieu de prévoir les emplacements pour les jeux divers et terrains d'entraînement, un bassin de natation et tous les aménagements correspondants.

Le choix du terrain sera fait en tenant compte des importantes conditions de dimensions, forme, topographie, orientation, nature du sol, accès, etc., etc.

L'emplacement de l'ancien jardin zoologique semble favorable à cette destination.

La question de nos *établissements secondaires* et de nos *écoles spéciales* se pose différemment. Ecoles centralisées, il s'agit moins pour elles de trouver de nouveaux emplacements que de permettre les agrandissements nécessaires, toujours sur la base d'un programme établi et d'un plan d'ensemble.

L'*Ecole d'horticulture*, dont la renommée dépasse largement les frontières de notre canton, mérite une étude spéciale à l'heure où le pays met tout en œuvre pour faire rendre le maximum à son sol. Une solution qui paraît devoir être provisoire est intervenue dernièrement pour faire face à des agrandissements nécessaires. Il n'en reste pas moins vrai que cette institution mériterait qu'il lui soit donné un cadre plus favorable à sa mission.

L'*Observatoire* jouit également d'une très grande renommée due surtout aux travaux d'hommes de science de grande valeur. Mais les installations dont ils disposent semblent bien insuffisantes. Si l'équipement instrumental est convenable, grâce surtout à la générosité privée, il n'en est pas de même des locaux dont l'exiguïté et la désuétude sont connues. D'autre part, si la situation de l'Observatoire en pleine ville peut avoir des avantages au point de vue de l'enseignement, nous pensons que le jour où l'on décidera sa reconstruction il y aura lieu de prévoir son transfert sur le coteau de Bernex ou celui de Cologny, comme cela est envisagé depuis fort longtemps déjà.

Ce qui est vrai de nos écoles primaires, secondaires et spéciales l'est aussi, à plus forte raison, pour notre *Université* où le besoin de se tenir au niveau des établissements similaires de Suisse et de l'étranger est plus nécessaire encore. Notre Haute Ecole a connu une très grande renommée, jusque dans les pays lointains et les nombreux étudiants étrangers qui la fréquentaient jadis furent une source de prospérité pour notre ville. Nous devons tout faire pour que cette renommée se maintienne et pour que, la guerre terminée, Genève puisse conserver dans le monde la puissance de son rayonnement intellectuel.

Nous devons donc renouveler le matériel d'enseignement de nos écoles, singulièrement celui de l'Université. Si les salles de cours et les auditoires peuvent, à la rigueur, être rénovés assez facilement, tous les laboratoires et installations scientifiques sont très insuffisants. En outre, les différents bâtiments sont beaucoup trop dispersés. Nous devons dès maintenant songer à la création d'une *cité universitaire* qui grouperait par étapes successives toutes les installations nécessaires aux différentes facultés :

« Un vaste terrain doit être réservé à cet usage, non loin du nouvel hôpital, sur lequel pourrait être projeté et réalisé un ensemble important groupant les bâtiments actuels suivants : Université, Bibliothèque publique, Ecole de chimie, Ecole de médecine, Institut d'hygiène, Ecole des Beaux-Arts (élevée au rang universitaire), toutes les collections scientifiques, etc., auxquels devraient s'ajouter des foyers d'étudiants, restaurants à prix réduits, etc., etc.

Un emplacement propice à cet ensemble pourrait être trouvé sur les terrains bordés par l'avenue de Champel au nord (campagne Claparède élargie jusqu'au chemin Sautter) et les terrains de l'Hôpital actuel au sud. »

Remarques finales.

Le présent travail est un rapport présenté à la *Section genevoise* de la *Société suisse des ingénieurs et des architectes* par la Commission d'étude nommée dans ce but au sein de ladite Société. C'est donc un document d'un caractère privé et non destiné, dans l'esprit de ses auteurs, à être publié.

Cependant le Comité de la S. I. A., estimant que ce travail pouvait intéresser tous ses membres, a décidé d'en faire une publication à tirage limité et de l'adresser aussi aux Autorités et aux corps constitués cantonaux et municipaux, de même qu'à certaines institutions et personnalités genevoises.

Nous prions donc le lecteur de bien vouloir considérer ces pages comme un document privé dans lequel sont exposés — mais non résolus — des problèmes d'inégale importance, dont il convient, pour l'avenir de Genève, de poursuivre ou d'aborder l'étude.

L'enseignement que l'on a cru pouvoir tirer des erreurs commises dans le passé ne doit pas être interprété comme une critique stérile à l'adresse des générations précédentes — quelle collectivité de notre temps peut-elle prétendre n'avoir pas commis d'erreurs ou de fautes ? — mais la reconnaissance de ces erreurs est une leçon qui doit être salutaire.

Si une conclusion peut être donnée à cette étude, elle doit être recherchée — et nous le répétons — dans un immense effort collectif par lequel les magistrats et les citoyens de ce pays trouveront, dans une collaboration renouvelée, les forces nécessaires à une rénovation nationale.

En terminant, nous remercions M. le conseiller d'Etat Louis Casaï, président du Département des Travaux publics, et M. Albert Bodmer, ingénieur, chef du Service d'urbanisme, de l'amabilité avec laquelle ils ont mis à notre disposition une documentation qui a été une aide précieuse à nos travaux.

Genève, octobre 1941.

La Commission d'étude : Albert Rossire, architecte, président ; *Eric Choisy*, ingénieur, vice-président ; *Ernest Martin*, architecte, secrétaire ; *Maurice Braillard*, architecte ; *Albert Dentan*, ingénieur ; *Arnold Hœchel*, architecte ; *Charles van Berchem*, architecte.

Ce rapport a été approuvé par la Section genevoise de la S. I. A. dans sa séance du 4 décembre 1941.

Francis Bolens, ingénieur, président ; *Emile Hornung*, architecte, secrétaire.