

Regards sur l'évolution urbaine des grandes infrastructures de communication: depuis le premier comte rendu de la Commission d'urbanisme de 1962-1965

Autor(en): **Brera, Georges**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76922>

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.

Regards sur l'évolution urbaine des grandes infrastructures de communication

Depuis le premier compte rendu de la Commission d'urbanisme de 1962-1965

Le premier compte rendu de la Commission d'urbanisme présentait une solution globale pour l'urbanisation de la ville et du canton, dont les principes avaient été clairement définis. Il apparaît aujourd'hui qu'au fil des années, ces principes ont été progressivement abandonnés pour faire place à une urbanisation éclatée sur la campagne genevoise et la région.

L'absence d'une mise à jour des objectifs définis à l'époque a abouti graduellement à l'absence de conception d'ensemble des infrastructures de communication, rendant ainsi toute décision

PAR GEORGES BRERA,
CAROUGE

difficile, pour des ouvrages tels que la traversée de la rade, en particulier.

Il faut rappeler que toute la structure du plan directeur de l'époque était fondée sur une hiérarchisation des voies de circulation, selon les sept voies définies par Le Corbusier, principe qui, malheureusement, a été peu à peu abandonné, souvent intentionnellement, sur tous les tracés envisagés à l'origine.

N'oublions pas que le principe fondamental que souhaitaient respecter les auteurs du plan directeur était d'éviter que le trafic motorisé reliant les quartiers périphériques ne pénètre et ne traverse le centre urbain. C'est d'ailleurs cette idée qui a conduit à la proposition de la « petite ceinture » que tout le monde connaît et qui s'est réalisée, délestant le centre ville et clarifiant momentanément la situation – une situation cependant qui, par l'absence d'un grand réseau périphérique, empire de jour en jour. Ce palliatif ne pouvait être une panacée éternelle et on doit constater aujourd'hui que cette solution est dépassée.

Les activités, que l'on souhaite hors du centre ville afin de préserver l'habitat de celui-ci, se multiplient, ce qui est bénéfique pour le centre mais, bien entendu, elles exigent aussi un réseau de communication adéquat.

Etant donné cette décentralisation des activités et l'éparpillement de l'habitat en campagne et dans la région genevoise, d'Annemasse à Saint-Julien, de Ferney-Gex à Saint-Genis, de Versoix au-delà de Nyon, de Genève à Hermance-Thonon et au-delà, le nombre de véhicules automobiles augmente; il a largement dépassé les prévisions

établies en 1965 par la Commission d'urbanisme.

Il en résulte beaucoup de déplacements inutiles et fastidieux.

En revanche, si les prévisions concernant la population du canton n'ont pas évolué aussi rapidement, elles ont, avec la prise en charge des populations résidant dans la région, certainement largement dépassé les hypothèses émises à la même époque.

En 1975, la Direction de l'aménagement du DTP, Division de l'équipement, entreprenait une mise à jour du plan directeur pour faire suite aux différentes études alvéolaires effectuées après la parution du plan directeur de 1965 (voir cartes en pp. 158 et 159).

Cette mise à jour tenait compte de la décision de réaliser l'autoroute de contournement selon un tracé souhaité par la Direction des routes nationales suisses. Au fil des années, ce plan directeur ayant pour objectif 1990 devenait le seul plan en vigueur et le plan de 1965 tombait progressivement dans l'oubli. Les derniers comptes rendus de la Commission d'urbanisme n'en font plus état et se réfèrent uniquement au plan directeur de 1975.

Ce dernier avait des objectifs beaucoup plus limités que le plan précédent et notamment, dans le cadre des plans de transport, il impliquait l'abandon de la « grande ceinture », remplacée par des voies radiales prioritaires dont tous les tracés aboutissent au pont du Mont-Blanc au travers de l'encombrement urbain de la « petite ceinture ».

Aujourd'hui, en 1989, nous sommes proches de l'échéance de 1990 et, hélas, à part la jonction ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives, qui reste à réaliser, il n'y a pas d'éléments pour l'avenir d'un réseau urbain cohérent.

Les objectifs fixés dans le cadre de l'étude de l'alvéole « Arve-Lac » de 1969, que sont-ils devenus? Les grandes voies de circulation étaient clairement définies à court, moyen et long termes. Il semblerait aujourd'hui que plus personne n'en parle, malgré le fait que toute la rive gauche est défavori-

sée et sous-équipée en réseau de voies de communication.

Il est grand temps de revoir les objectifs d'un réseau urbain cohérent, en dehors de l'amélioration des radiales existantes déjà surchargées et qui ne sont plus conçues pour le trafic automobile.

L'autoroute de contournement qui rejoindra prochainement le réseau national français à Saint-Julien et la voie express dite « Route des Jeunes » de la Praille permettra de clarifier en partie les communications sur la rive droite, délestant ainsi une partie du réseau urbain. Toutefois, la situation reste très préoccupante pour la rive gauche qui, il ne faut pas se faire d'illusions, n'empruntera pas l'immense détour de Saint-Julien.

Au moment où les Français envisagent de réaliser prochainement un grand axe routier d'Annemasse en direction d'Evian, il serait judicieux que celui-ci trouve des raccordements à un réseau périphérique de Genève pour gagner la rive droite, desservant du même coup toute la zone urbaine des Trois-Chêne et sa région.

L'apport toujours croissant du poids de toute la région sur Genève rend illusoire toutes les solutions qui conduisent sur les tracés actuels, à l'exemple de la route de Meyrin sur la Servette, de la route de Chêne sur le pont du Mont-Blanc, en même temps qu'il rend inéluctables, à long terme, des solutions plus audacieuses qui étaient déjà envisagées par le plan directeur de 1962-1965 – solutions qui, aujourd'hui, redeviennent d'actualité.

Il est indéniable qu'au vu du développement des réseaux autoroutiers de toute la région Rhône-Alpes, la conception d'un plan directeur régional devient de plus en plus urgente pour définir un nouveau plan directeur des grandes infrastructures de communication, rail et routes en priorité, afin que Genève soit digne d'assumer le rôle de capitale du nord-est de cette grande région franco-suisse.

Adresse de l'auteur :

Georges Brera
Architecte FAS
10, av. Vibert
1227 Carouge