

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 18

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

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

INHALT: Encore la Place de la Gare de Genève-Cornavin. — Reformierte Kirche und Pfarrhaus Wolhusen. — Der Umbau des „Viaduc du Day“ auf der Linie Lausanne-Vallorbe der S. B. B. — Ausnutzung der Wärmeenergie des Meeres. — Mitteilungen: Ein neuer Erfolg des schweizerischen Motorlastwagenbaues. „Bauen“ von Bruno Taut. Bogenweichen mit Spürkranzaufbau. Ueber die Wärmespeicherung in Dampfkraftanlagen. Der Verein deutscher Ingenieure. Die deutsche Gesell-

schaft für Bauingenieurwesen. Normalien des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller. Zerstörung von Zementrohren durch Kohlensäure. Flugverkehr Frankreich-Marokko. Eidgen. Technische Hochschule. — Wettbewerbe: Zum Schulhaus-Wettbewerb Langenthal. — Korrespondenz. — Schweizerischer Verband für die Materialprüfungen der Technik. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S.

Band 89.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 18

## Encore la Place de la Gare de Genève-Cornavin.

Par CAMILLE MARTIN, Directeur du Plan d'extension de Genève.

Le rapport présenté par Mr Carl Jegher, Ingénieur, à la Direction générale des C. F. F. a certainement contribué à élucider plusieurs problèmes que posait la reconstruction du bâtiment des voyageurs de Genève-Cornavin.

Il a tout d'abord mis en évidence la nécessité de prévoir, d'une part entre l'entrée et la sortie, d'autre part entre la sortie et l'angle N. E. de ce bâtiment, une longueur de front suffisante pour assurer d'une façon convenable l'arrivée et le départ des voyageurs utilisant des véhicules. Il a précisé les moyens propres à séparer les courants de circulation urbaine extérieurs à la gare de ceux qui se dirigent vers la gare. Enfin, il a exposé un programme d'organisation de la place.

C'est cette dernière partie du rapport que nous voulons discuter particulièrement ici, car sur les autres points, nous approuvons entièrement les conclusions de Mr Jegher. Il va sans dire que nous ne reprenons pas le débat sur la question de la situation de l'entrée principale. Il n'aurait aujourd'hui qu'un intérêt académique, puisque les plans définitifs du bâtiment sont arrêtés et que le premier coup de pioche a été donné le 11 avril dernier. Nous reprenons le problème comme il est posé sur la figure 7 de l'article de Mr C. Jegher (Bauzeitung n° 13, 26 mars 1927, page 167, que pour faciliter la comparaison nous répétons comme fig. 2 à la page 236), et nous nous bornons à établir notre plan de situation conformément aux dernières études de l'architecte de la gare. L'entrée du bâtiment se trouve un peu plus à gauche que ce n'était le cas au moment de l'élaboration des études Jegher, elle est cependant toujours désaxée par rapport à la rue du Mont-Blanc.

Notre nouveau projet d'aménagement de la place (page 237) élaboré avec la collaboration de E. Saxod, adjoint au Plan d'Extension de Genève, n'est point encore définitif. Nous le publions aujourd'hui pour mieux faire comprendre les observations que nous avons à formuler sur le plan Jegher et pour en susciter peut-être d'autres à l'égard de notre propre projet.

Désignant les carrefours et les directions de circulation par les mêmes lettres que celles employées par Mr Jegher, nous voulons tout d'abord exposer les raisons générales qui nous ont conduits à modifier sur certains points les tracés et même certaines idées essentielles de Mr Jegher. Ensuite, nous reprendrons l'examen des divers éléments du problème.

En étudiant aujourd'hui le problème de la circulation sur la place de la gare de Cornavin-Genève, il ne suffit pas de tenir compte de l'importance relative des divers courants de circulation, tels qu'ils se sont formés jusqu'à ce jour, il faut encore, bien que l'expérience nous ait enseigné de nous méfier des prédictions, envisager en une certaine mesure la situation telle qu'elle se présentera dans l'avenir. Lorsqu'on considère le plan d'ensemble des quartiers avoisinant la gare (figure 1) et leurs liaisons avec le centre de la ville, on est amené à constater que certaines voies de circulation n'ont pas encore l'importance qui convient à leur rôle et que, d'autre part, le réseau de ces voies est incomplet. Certaines rues doivent encore être élargies, des percées doivent être pratiquées pour relier des artères qui présentent des solutions de continuité. En raison des nécessités topographiques, les ponts qui relient les quartiers situés sur les deux rives du Rhône sont concentrés sur un espace très restreint. Entre le pont du Mont-Blanc et le pont de la Coulouvrenière, il

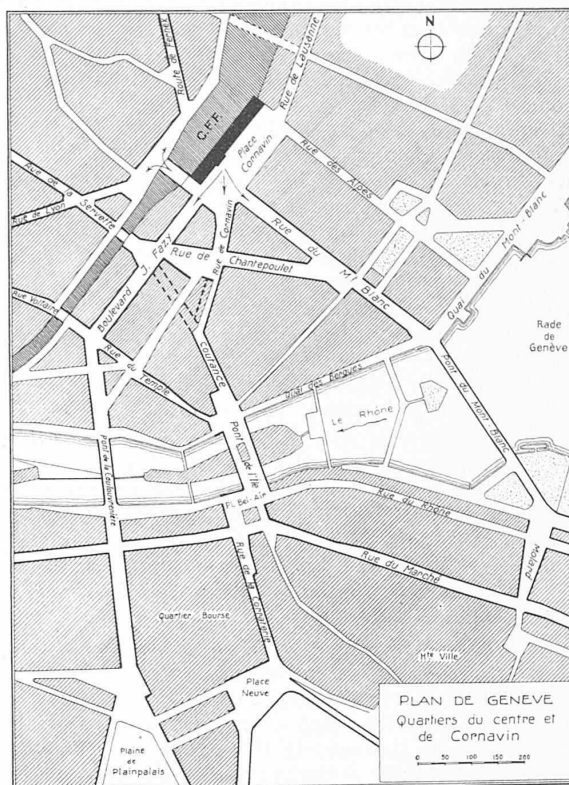


Fig. 1. — Echelle 1 : 12 500.

n'y a pas plus de 700 m., et entre ces deux ponts se trouvent quatre ponts ou passerelles.

Le centre de la ville d'aujourd'hui, qui restera selon toute probabilité le centre de la ville de demain — car à vue humaine le Rhône suivra toujours le même cours — est la place Bel-Air à laquelle aboutissent les ponts de l'île. Le tracé des grandes artères de la rive gauche et de la rive droite qui conduisent à ce pont devra être amélioré. — Nous laissons de côté la question des artères de la rive gauche, parce qu'elle n'a pas de relation directe avec le problème de la place de la gare. En ce qui concerne les artères de la rive droite, on peut constater que, soit dans la direction de la rue du Temple, qui, par la rue Voltaire rejoint la rue de Lyon, soit dans la direction de la rue de Coutance qui conduit à la place Cornavin, la circulation est peu aisée du fait qu'elle emprunte des rues anciennes qui n'ont pu être encore suffisamment élargies. Les véhicules n'empruntent pas ces voies parce qu'elles sont encombrées — l'une d'elles est même occupée certains jours par un marché en plein air — et font de préférence un détour pour arriver au centre de la ville. Lorsque l'état de chose actuel aura été amélioré — et tout fait supposer que cette modification sera prochaine — l'importance des rues de Coutance et de Cornavin, comme voie d'accès à la place de la gare, sera notablement accrue. On peut dire qu'à ce moment les artères venant du sud (Boulevard James Fazy et Rue de Cornavin) absorberont une grande partie du trafic à destination de la gare et partant de celle-ci. — D'autre part, le prolongement de la rue de Coutance sur la rue de la Servette, par la percée des Terreaux du Temple, aura pour conséquence de désencombrer la place de la gare. Ces explications préliminaires nous permettent d'aborder maintenant, en connais-