

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 47 (1921)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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. — Accumulation de la Jogne. — Concours pour l'élaboration des plans d'un bâtiment destiné à l'Institut dentaire, à Genève (suite). — L'industrie électrochimique et électrométallurgique suisse pendant l'année 1920. — Tracteurs à bandages caoutchoutés. — Les forces hydrauliques de la Suisse en 1920. — Exportation d'énergie électrique. — Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes. — A propos de Ritom. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

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

La section genevoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes a confié l'étude de cette question à une commission composée de MM. M. Brémond, ingénieur, président ; Alex. Camoletti, architecte ; M. Delessert, ingénieur ; A. Hæchel, architecte ; E. Imer-Schneider, ingénieur ; M. Turrettini, architecte ; et, avec voix consultative, de MM. E. Charbonnier, ingénieur cantonal ; C. Martin, architecte, directeur du Service du plan d'extension ; F. Reverdin, ingénieur et membre du Comité d'initiative pour la construction de la gare à Beaulieu, et H. Roche, architecte de la Ville.

Au cours des dix séances qu'elle a tenues, la Commission a pris connaissance des divers projets proposés pour les gares et ports fluviaux de Genève, ainsi que des rapports des dernières expertises faites à ce jour : Expertise de MM. Collet, Imbeaux, Narutowicz et Schaetti de 1919 et celle de MM. Bernoulli, van Bogaert, Luchinger et Sabouret de 1920.

Elle a eu sous les yeux les plans qui s'y rapportent, entre autres les plans suivants :

Gare terminus de Plainpalais (expertise 1920).

Gare terminus de Beaulieu (projet du Comité d'initiative).

Gare de Cornavin avec installations du triage et des marchandises petite vitesse agrandies (projet C. F. F.).

Gare de Cornavin sans agrandissement des installations pour le service des marchandises et du triage (projet C. F. F.).

Gare de passage aux Crottes (projet de la Ville de Genève).

Gare de triage et gare de marchandises petite vitesse à Châtelaine-Vernier (projet C. F. F.).

Tunnels de navigation du Rhône au Lac (expertise 1919 et 1920).

Port à la Queue d'Arve (projet de M. Autran¹).

Port à la Jonction (expertise 1919).

Port sur le Rhône à la Jonction (expertise 1920).

Port à la Plaine (expertise 1919).

¹ Voir la description de ce projet à la page 109 du *Bulletin technique* de 1917.

La Commission a entendu un exposé de M. Auguste Boissonnas, ingénieur, sur un projet consistant à relier l'une des gares de raccordement aux lignes françaises et elle a consulté M. le professeur Collet sur la question du port fluvial de Genève.

Les documents ci-dessus ont été l'objet d'un examen aussi approfondi que possible, dont les conclusions sont consignées dans le présent rapport.

I. Gare centrale des voyageurs.

Le choix de l'emplacement d'une gare centrale de voyageurs doit être déterminé par certaines considérations générales dont les plus importantes sont :

1° La direction des principaux courants du trafic-voyageur actuel et futur.

2° La situation de la gare dans l'ensemble de l'agglomération urbaine.

3° Les conditions d'exploitation.

4° La réalisation économique du projet.

C'est en tenant compte de ces divers facteurs que la commission a examiné les solutions proposées :

a) Gare terminus à Plainpalais.

b) Gare terminus à Beaulieu.

c) Gare de passage aux Crottes.

d) Gare de passage à Cornavin (sur l'emplacement actuel).

a) *Gare terminus de Plainpalais.*

(Projet de l'expertise 1920).

(Figure 1).

Le projet prévoit une gare dont les voies seraient perpendiculaires à l'Arve et le bâtiment des voyageurs sur l'emplacement des casernes actuelles¹.

Dans l'ensemble de l'agglomération urbaine, cette gare occuperait une position très centrale ; elle se trouverait placée dans la région la plus basse du territoire de la Ville et pourrait être reliée facilement aux quartiers environnants.

Toutefois, malgré les avantages que présente cette solution au point de vue de l'urbanisme, elle doit être écartée pour les raisons suivantes :

La principale ligne de chemin de fer de Genève est celle de Lausanne à Bellegarde.

¹ Le tracé et le profil du raccordement de la gare de Cornavin avec celle des Eaux-Vives sont reproduits aux pages 30 et 31 du *Bulletin technique* de 1918.