Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 81 (1955)
Heft: 9

Wettbewerbe

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: 21.07.2025

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

Concours d'idées en vue de l'aménagement des

VOIES DE CIRCULATION ENTRE LA RUE DU MONT-BLANC ET LE GRAND-QUAI, A GENÈVE

Extrait du programme

Au printemps 1954, le Département des travaux publics du canton de Genève ouvrait un concours d'idées en vue de l'amélioration de la liaison routière entre les deux rives du lac.

Les concurrents avaient à étudier la manière la plus rationnelle de raccorder le nœud de circulation du bas de la rue du Mont-Blanc avec le Grand-Quai.

Ils devaient veiller, en cas de réalisation par étapes, à ce que le trafic soit assuré de manière complète pour chacune d'entre elles.

Une attention spéciale devait être accordée à l'esthétique du projet.

Pouvaient prendre part à ce concours les ingénieurs et architectes genevois, quel que soit leur domicile, ainsi que les ingénieurs et architectes confédérés domiciliés en Suisse.

Le jury disposait d'une somme de 12 000 fr. pour attribuer six prix au maximum.

Les concurrents avaient à fournir :

a) un plan de situation au 1 : 2500 indiquant les courants de circulation principaux, sur l'un des documents remis aux concurrents laissant apparaître l'état des lieux ;

b) un plan de situation au 1 : 1000 indiquant les aménagements proposés, sur l'un des documents remis aux concurrents laissant apparaître l'état des lieux ;

c) les plans et élévations de l'ouvrage de liaison entre les deux rives à l'échelle du 1 : 250 ;

d) une ou plusieurs coupes de cet ouvrage à l'échelle du 1 : 100 ;

e) une notice explicative permettant de se rendre compte des considérations théoriques mises à la base du projet, indiquant clairement les étapes successives éventuelles, et justifiant les dimensions proposées pour les chaussées et les trottoirs, avec schéma des circulations ; il n'est pas demandé de calculs statiques des ouvrages proposés ;

f) une évaluation sommaire du coût des travaux et aménagements proposés.

Dispositions particulières

Les bâtiments de la rue du Mont-Blanc et des quais doivent être considérés comme permanents.

Le caractère de la rade, en tant que site, doit être respecté.

La circulation routière et des tramways ne doit jamais être interrompue pendant les travaux.

Le projet devra tenir compte de la possibilité de maintenir pendant une durée indéterminée les lignes de tramways n°s 1, 5 et 6, avec une fréquence de 35 convois par heure dans chaque sens, et réserver la possibilité dans l'avenir de ne maintenir que la ligne n° 1 comme tramway (15 convois par heure et par sens), les lignes n°s 5 et 6 étant transformées en véhicules routiers (20 convois par heure et par sens).

Les dimensions des ouvrages et aménagements proposés devront permettre un écoulement sûr, commode et rapide du trafic des cycles et des véhicules à moteur de tout genre. A titre d'indication, les concurrents trouveront dans une notice annexe le résultat des comptages récemment effectués par la police.

Le jury tiendra compte dans son appréciation des points suivants :

Circulation — conception technique — esthétique de l'ensemble — durée et coût des travaux.

Extrait du rapport du jury

Le jury, composé de M. le conseiller d'Etat chargé du Département des travaux publics, de MM. Maurice Thévenaz, conseiller administratif délégué au Service immobilier de la Ville de Genève, Max Stahel, professeur E.P.F., Fritz Hubner, ancien professeur E.P.U.L., Arnold Hoechel, architecte, Charles Knecht, chef de la Police, André Marais, architecte, chef du Service d'urbanisme, Jacques Weber, ingénieur cantonal ; suppléants : MM. Ernest Martin, architecte, Albert Stévenin, ingénieur ; collaborateurs avec voix consultative : MM. André Vierne, secrétaire général du Département des travaux publics, fonctionnant comme secrétaire du jury, Robert Marcelin, officier de police, Jean Ducret, directeur du Service immobilier de la Ville de Genève, s'est réuni pour la première fois le 2 décembre 1954 à la salle du Conseil général, à Genève, où sont exposés les projets.

Au début de cette première séance, le jury désigne comme président M. Arnold Hoechel.

Sont parvenus dans le délai prévu 37 projets.

Lors d'un premier tour d'élimination sont écartés à l'unanimité, pour insuffisance évidente ou comme apportant des solutions manifestement injustifiables, quatre projets.

Après quoi le jury, avant de poursuivre ses travaux, désigne deux commissions chargées d'étudier les projets restants et de faire rapport à la prochaine réunion plénière.

* * *

Lors de la reprise de ses travaux, le lundi 10 janvier 1955, le jury entend le rapport des deux commissions et élimine au cours d'un second tour 17 projets qui de manière évidente :

— aggravent la situation actuelle du point de vue de la circulation ou ne lui apportent aucune amélioration ;

— tout en résolvant certains problèmes de circulation, rendent impossibles une ou plusieurs liaisons essentielles ;

— nécessitent des travaux d'art hors de proportion avec les améliorations limitées qu'ils apportent ;

— sacrifient l'esthétique du port et du Rhône en n'apportant que des solutions problématiques au problème de la circulation.

Les 16 projets restant en présence font l'objet d'un troisième tour d'élimination avec critique succincte des dix projets éliminés.

Le jury procède ensuite à la critique détaillée des six projets restants et, avant de procéder au classement définitif et conformément à l'article 33 des Normes de la S.I.A., passe en revue tous les projets.

Le jury confirme ses appréciations et décide, à la majorité, de classer les six projets restant en présence, dans l'ordre suivant : « Route libre », « Clothoïdes », « Ça coule », « Nonstop », « Circuit », « Méridien », et fixe comme suit les prix :

1er prix : 2600 fr. ; 2e prix : 2600 fr. ; 3e prix : 2600 fr. ; 4e prix : 1800 fr. ; 5e prix : 1600 fr. ; 6e prix : 800 fr.

Conclusions

Le jury doit reconnaître que le problème extrêmement complexe posé aux concurrents présentait de nombreuses et sérieuses difficultés. Il faut cependant constater que, si aucun projet n'a apporté une solution d'ensemble qui soit entièrement satisfaisante et dont la réalisation puisse être recommandée, les concurrents ont apporté des idées utiles à l'établissement d'un projet définitif soit par des apports positifs, soit en mettant en évidence des erreurs à éviter.

Le concours a montré notamment que, pour les carrefours principaux, il est possible de trouver des solutions permettant une circulation ininterrompue et fluide (voir 1er prix).

L'utilisation de croisements à deux niveaux dont la partie couverte est réduite à la largeur des voies (voir 2e et 3e prix) conjuguée avec des spirales permettant des changements de direction (voir 3e prix), et complétée par un élargissement du pont du Mont-Blanc bien articulé sur la rue du Mont-Blanc et par la construction d'un nouveau pont routier qui pourrait être accolé à la passerelle du barrage actuel de la Machine, donne la possibilité d'une réalisation satisfaisante du problème de la liaison routière entre les deux rives du lac, sans recourir à des ouvrages d'art d'une dimension excessive, et sans compromettre l'aspect de la rade.

Il ne semble pas qu'un tel système doive actuellement être étendu à l'ensemble de la circulation locale qui, à l'intérieur des quartiers, peut continuer à être réglée par l'emploi de signaux lumineux.

Pour la circulation des piétons, il convient d'assurer la liaison entre la Promenade du Lac et le quai du Mont-Blanc par un promenoir de dimensions spacieuses incorporé au pont du Mont-Blanc. Quant à la traversée des carrefours, elle doit être aménagée en principe par des passages souterrains.

Pour les tramways, ils peuvent être conservés dans l'axe futur du pont du Mont-Blanc. Toutefois, le maintien du tracé de la ligne 5 sur la rive gauche se révèle incompatible avec toute solution rationnelle.

La construction de tunnels de grande longueur sous les artères, ou sous les immeubles, ne répond pas à une nécessité et est à proscrire en raison de leur coût élevé et des difficultés d'exécution.

La traversée de la rade par un tube sous-lacustre ne peut être admise pour un parcours touristique, caractère essentiel de la circulation internationale (voitures de tourisme et cars) empruntant l'actuel pont du Mont-Blanc (Route Blanche et rives du lac).

D'autre part, l'analyse des projets a confirmé qu'en raison de la solidarité des nœuds de circulation du bas de la rue du Mont-Blanc, de la place du Port et de la rue Pierre-Fatio - Grand-Quai, seul un système homogène applicable à ces trois carrefours est admissible.

Enfin, l'examen des projets a également confirmé le principe énoncé dans le rapport de la Commission d'étude pour le développement de Genève, publié en 1948, selon lequel la circulation touristique en direction ou en provenance du Midi doit être acheminée par les rives du Rhône, en empruntant un nouveau pont à construire dans la région de Sous-Terre.

C'est sur la base de ces considérations générales, et tenant compte de la valeur comparative des idées émises par les concurrents, que le jury a classé les projets. Ainsi que le jury l'a relevé, aucun des projets ne peut être retenu pour une exécution. Il convient d'ailleurs de rappeler que ce concours est un simple concours d'idées qui, aux termes des Principes de la S.I.A., ne comporte pas de mandat d'exécution, ce qui a été rappelé par l'article 8 du programme, réservant toute liberté aux autorités quant à l'exécution ou à la poursuite des études. Contraint par les dispositions impératives du règlement du concours (Principes S.I.A., art. 34 : « L'un des projets doit toujours obtenir le premier prix »), le jury a choisi, pour être classé en premier rang, le projet « Route libre », qui a le mérite d'offrir à tous les parcours principaux une circulation fluide et ininterrompue. Cet avantage peut être conservé en faisant abstraction du tube sous-lacustre — inadmissible pour les raisons exposées plus haut — étant donné que la circulation empruntée par ce tube pourrait, sans difficulté, être déplacée sur un parcours à ciel ouvert.

En terminant, le jury tient à rendre hommage au travail considérable accompli par la grande majorité des concurrents, qui ont apporté une contribution précieuse à l'étude du problème de la circulation à Genève. Il est convaincu qu'un plan de synthèse des différentes idées retenues, établi en étroite collaboration entre magistrats, architectes, ingénieurs, urbanistes, organes de la police et usagers de la route, permettra de déterminer l'ordre des étapes nécessaires à l'exécution des travaux dans une mesure compatible avec les possibilités de réalisation.

Palmarès

Après avoir arrêté les conclusions de son rapport dans sa séance du 3 février 1955 et signé le procès-verbal des décisions relatives à l'attribution et à la répartition des prix, le jury procède à l'ouverture des enveloppes contenant le nom des concurrents primés.

La liste des concurrents retenus par le jury pour l'attribution des prix s'établit en conséquence comme suit:

1er prix, projet « Route libre » : MM. *A. Heitz*, architecte, Sursee et *A. Kost*, ingénieur, Sursee.

2e prix, projet « Clothoïdes » : M. *J.-J. Dériaz*, architecte, Genève.

3e prix, projet « Ça coule » : M. *R. Hennig*, architecte, Genève.

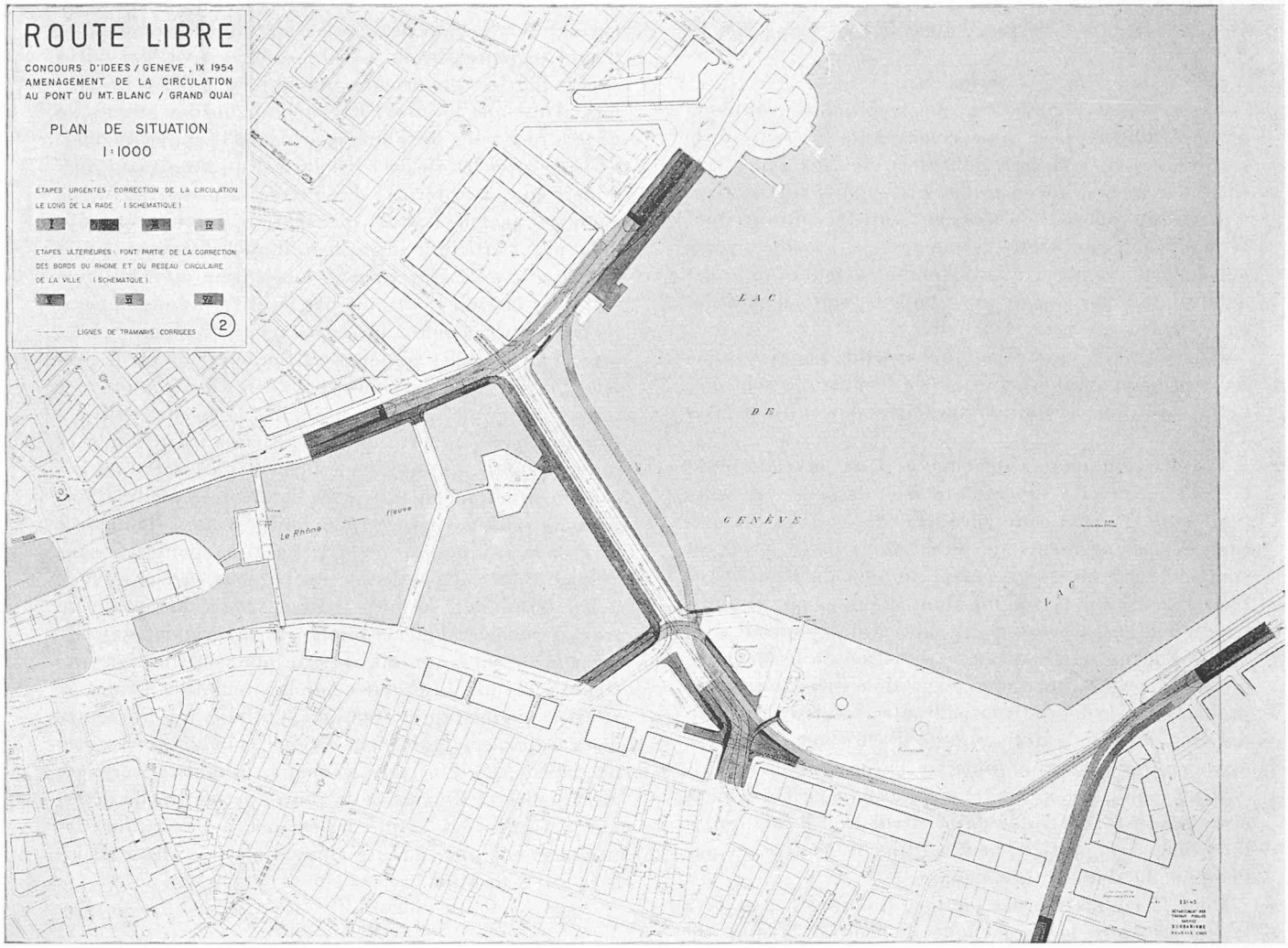
4e prix, projet « Nonstop » : MM. *G. Bréra*, *Marc-J. Saugey*, *P. Waltenspuhl*, *Honegger* frères, architectes, Genève. Collaborateurs : MM. *Ch. Hunziker* et *R. Frei*. Genève.

5e prix, projet « Circuit » : MM. *E. Aberson*, ingénieur, Genève, et *Luc-V. Hermès*, architecte, Genève,

6e prix, projet « Méridien » : M. *Gustave Reymond*, architecte, Genève.

CONCOURS D'IDÉES EN VUE DE L'AMÉNAGEMENT DES VOIES DE CIRCULATION ENTRE LA RUE DU MONT-BLANC ET LE GRAND-QUAI, A GENÈVE

1er prix : projet « Route libre », MM. *A. Heitz*, architecte, et *A. Kost*, ingénieur, Sursee.



Plan de situation. — Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury :

Avantages et inconvénients

Le parti proposé résout, sur le plan théorique, le problème de la circulation de manière complète en supprimant les phases de signalisations, ce qui permet un trafic extrêmement fluide, mais le tunnel sous-lacustre reliant les deux rives qui est au détriment de l'agrément du parcours touristique en provenance de la rive droite, dans la direction d'Evian et de Chamonix, est inadmissible.

Un passage sous route permet d'assurer la circulation continue au carrefour du Mont-Blanc. L'ouvrage d'art du carrefour de la place du Port est très habilement disposé. Les communications rive droite - basse ville sont conservées et améliorées. Les difficultés actuelles au carrefour Versonnex - Pierre-Fatio sont supprimées par la création d'un tunnel reliant la rue Pierre-Fatio au quai Gustave-Ador, mais le système proposé implique un développement excessif des parcours en tunnel et comporte des frais de construction extraordinairement élevés.

Bonne étude des liaisons pour piétons, sauf au carrefour du Mont-Blanc dans la direction rue du Mont-Blanc - quai du Mont-Blanc. L'aspect de la rade n'est pas modifié. Les étapes sont logiquement établies.

BIBLIOGRAPHIE

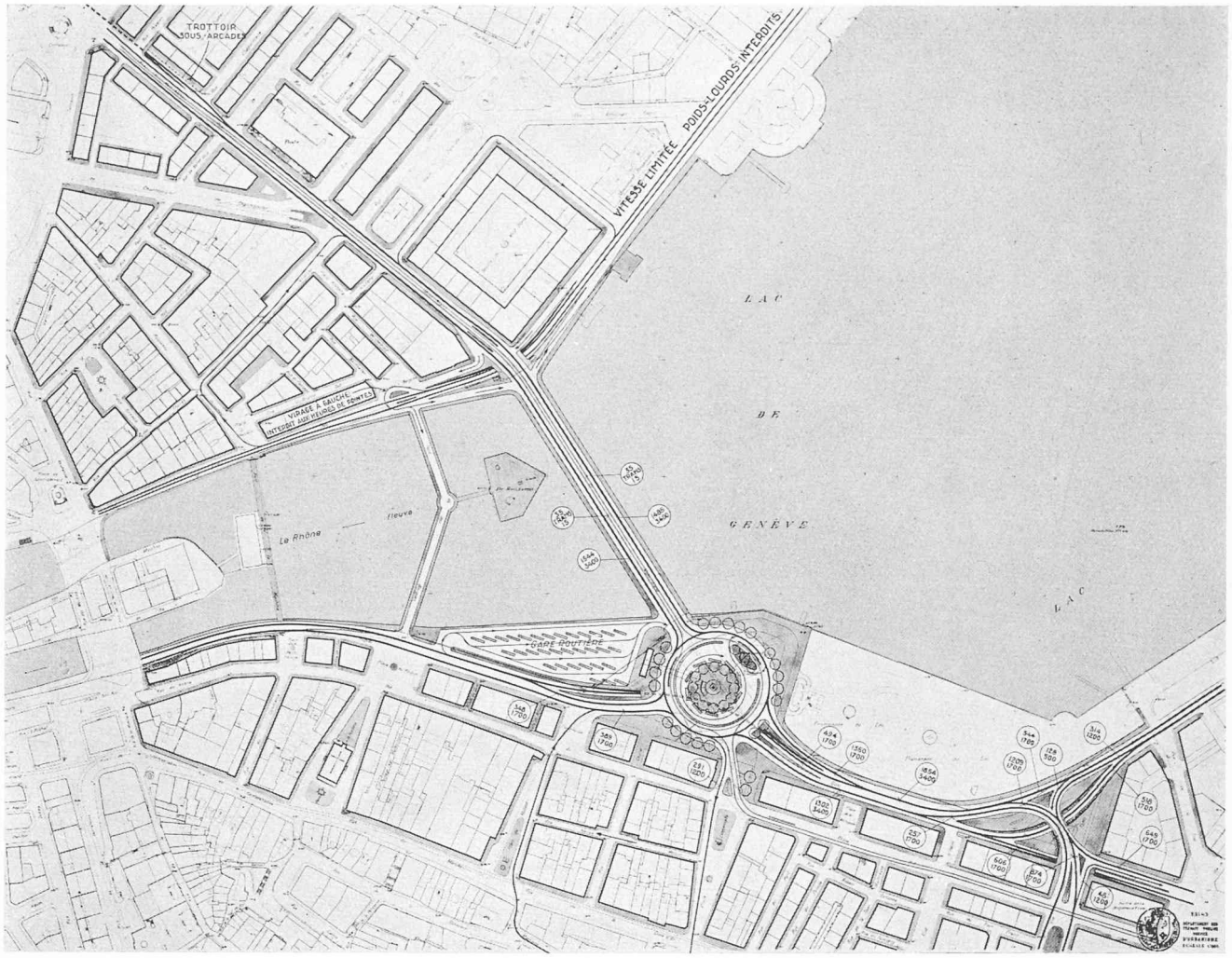
Une économie à la mesure de l'homme. Conférence prononcée au Centre économique et social de perfectionnement des cadres, le 25 février 1954, par M. *Jean Fourastie*, professeur au Conservatoire national des arts et métiers, professeur à l'Institut d'études politiques, professeur à l'Ecole nationale d'administration.

Sous les auspices de la Fédération nationale des syndicats d'ingénieurs et de cadres supérieurs (FNSIC) est organisé chaque hiver à Paris dans le cadre du « Centre économique et social de perfectionnement des cadres » un cycle de conférences données par les personnes les plus compétentes en la matière et consacrées à certains problèmes économiques et sociaux actuels et à la contribution que peuvent apporter les ingénieurs et les cadres à la solution de ces problèmes [1].

[1] Voici la liste des exposés qui ont été présentés lors de la session 1953-54 : *André Siegfried :* La technique et la culture dans une civili-

CONCOURS D'IDÉES EN VUE DE L'AMÉNAGEMENT DES VOIES DE CIRCULATION ENTRE LA RUE DU MONT-BLANC ET LE GRAND-QUAI, A GENÈVE

2e prix : projet « Clothoïdes », M. *J.-J. Dériaz*, architecte, Genève.



Plan de situation. — Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury :

Avantages et inconvénients

Le carrefour du Mont-Blanc est bien étudié. Toutefois, la disposition « en trèfle » à l'intérieur du quartier de la rive droite, théoriquement juste, est discutable dans le cas particulier pour la circulation touristique.

Le carrefour du Monument national est traité en giratoire. La circulation est déchargée par la création d'un passage souterrain le long du Grand-Quai. Toutefois, le giratoire des trams est condamnable. Les distances réservées aux croisements tangentiels des véhicules routiers dans le giratoire sont trop courtes et rendent la pré-sélection difficile. Cette disposition risque donc fort de provoquer assez vite le rétablissement des phases de signalisation.

Le concurrent a le mérite d'avoir cherché à résoudre le problème du carrefour rue Versonnex - Pierre-Fatio, mais la modification des lieux est trop importante par rapport au résultat, la circulation devant être encore réglée par deux phases de signalisation.

Le projet s'efforce de respecter le plus possible l'aspect de la rade et des quais, sauf en ce qui concerne le projet d'une gare routière sur la rive gauche.

Etapes de réalisation convenables.

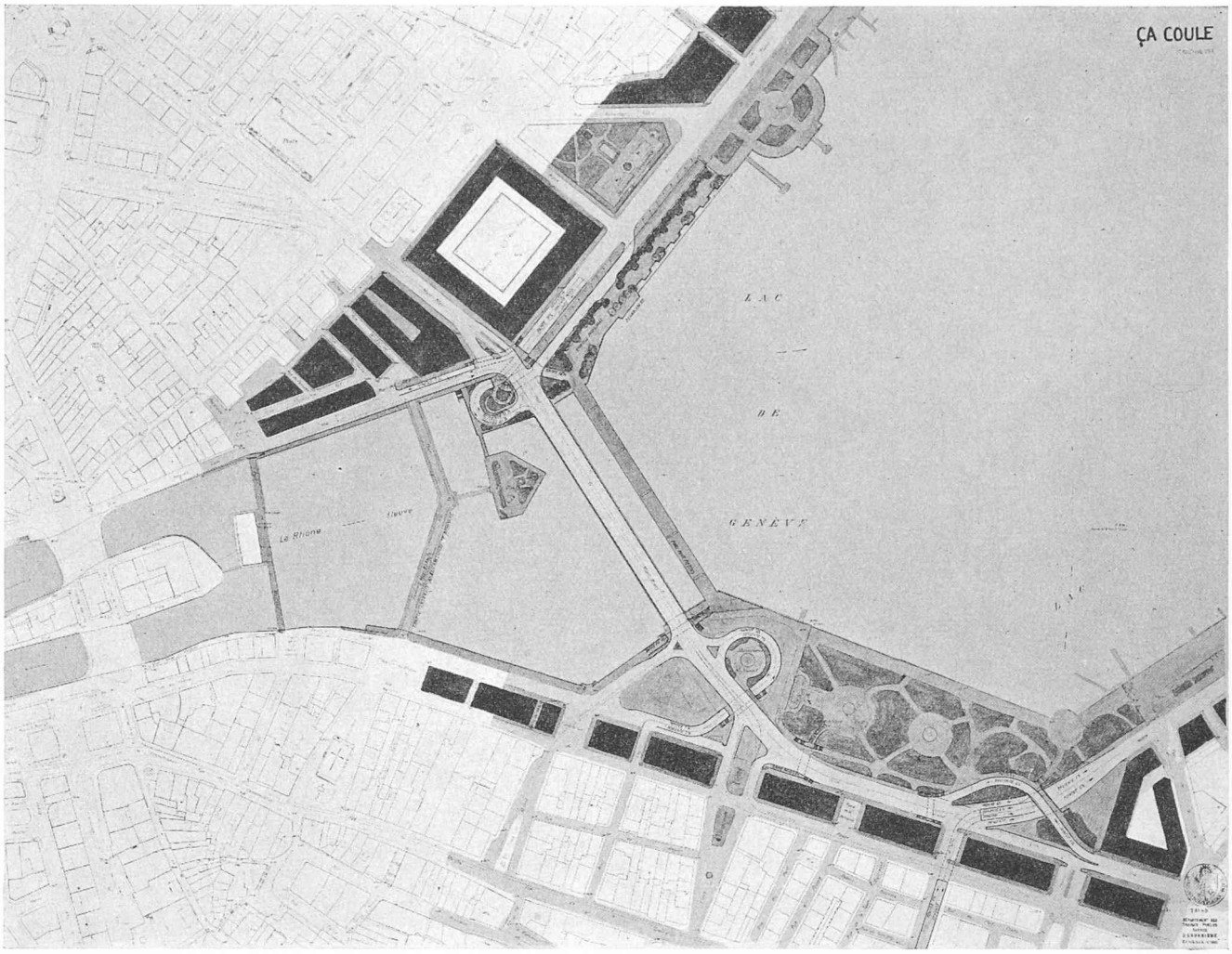
---

sation moderne. — *A. Varagnac :* Le caractère humain des relations sociales dans la vie moderne. — *L.-M. Recordeau :* Le syndicalisme dans l'évolution des rapports sociaux. — *R.-L. Wagner :* L'importance du langage dans les rapports sociaux. — Dr *de Verbizier :* La médecine et l'adaptation sociale. — *J. Choppin de Janvry :* Les incidences sociales et économiques des Public-Relations. — Prof. *P. Joannon :* La contribution de la médecine à la connaissance de l'homme. — *G. Breger :* Structures psychologiques et situations humaines fondamentales. — *L.-J. Bora :* La psychologie sociale et l'affirmation de la personnalité. — *G. de Beaumont :* L'intérêt de la psychotechnique et ses limitations. — Dr *René Barthe :* Connaissance de l'homme au travail et médecine préventive. — *Gérard de Moy :* Le rôle des cadres dans la diffusion de l'esprit d'organisation. — *J. Birle :* Les conséquences économiques de la normalisation. — *J. Bernatene :* La documentation, base scientifique du travail organisé. — *Jacques Urvoy :* L'amélioration des méthodes de travail et le perfectionnement des cadres au sein de l'entreprise. — *Marcel Reverdy :* Le contrôle budgétaire au service de l'entreprise. — *Jean Fourastie :* Une économie à la mesure de l'homme. — *Henri Ardant :* L'influence du crédit sur le développement de la vie industrielle et agricole. — *Gaël Fain :* L'inflation et ses répercussions économiques. — *F. Bouquerel :* L'étude du marché et l'avenir de l'entreprise. — *Yves Mainguy :* La statistique, outil indispensable de l'ingénieur moderne. — *R. P. André Arnou :* La psychologie de l'économie politique. — *Daniel-Rops :* Les chances de l'homme dans une civilisation industrielle.

Le texte complet de ces conférences peut être obtenu en s'adressant au Secrétariat de la Fédération nationale des syndicats d'ingénieurs et de cadres supérieurs, 30, rue Gramont, Paris 2e.

CONCOURS D'IDÉES EN VUE DE L'AMÉNAGEMENT DES VOIES DE CIRCULATION ENTRE LA RUE DU MONT-BLANC ET LE GRAND-QUAI, A GENÈVE

3e prix : projet « Ça coule », M. *R. Hennig*, architecte, Genève.



Plan de situation. — Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury :

Avantages et inconvénients

Le parti proposé résout le problème des circulations d'une façon satisfaisante sur le plan théorique, en supprimant les phases de circulation et en réduisant au maximum la longueur des parcours souterrains, avec cependant quelques faiblesses sur la rive gauche (croisement place du Lac - Grand-Quai). L'étude de détail est malhabile et trop étriquée. Le dégagement de la ville basse, direction rive droite, ne peut déboucher que par la rue Céard ou la place du Lac, ce qui n'est pas heureux.

L'idée d'un pont-piétons liant les quais-promenades, est intéressante, mais son expression laisse grandement à désirer.

L'ajustement du pont du Mont-Blanc sur la rive droite, et particulièrement le volume de l'empiètement en aval sur le Rhône seraient d'une vision très peu satisfaisante.

Réalisation d'étapes admissible.

Nous nous proposons de rendre compte des plus importantes de ces conférences. Voici pour commencer un sommaire compte rendu de l'exposé de J. Fourastie.

1. *Les types historiques d'alimentation*

On a parfois tendance à considérer avec une nostalgie mêlée d'une pointe d'envie les « bons vieux temps » de nos ancêtres. Une étude tant soit peu objective des conditions de vie d'alors montre cependant que jusqu'il y a un ou deux siècles et à l'exception d'une infime minorité, l'humanité était encore au « stade végétatif », c'est-à-dire qu'elle était constituée par une masse de gens sous-alimentés, vivant constamment dans l'anxiété de famines qui périodiquement faisaient des coupes sombres dans la population. Les conditions d'hygiène étaient telles que sur cinq enfants nés vivants, quatre atteignaient la première année, ces derniers n'avaient qu'une chance sur deux d'atteindre la cinquième année et une chance sur cent d'atteindre la quarantième année. Des conditions de vie encore très proches de cet état se retrouvent actuellement dans les grands pays populeux d'Asie et d'Afrique.