Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 89 (1994)
Heft: 4

Rubrik: Le coin du lecteur

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: 06.07.2025

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

la ligue sont modestes: de 200 à 500 francs. Des travaux de rénovation sont présentés dans le revue. Phénomène marquant de l'époque, la ligue s'oppose à la construction de la tour Bel-Air à Lausanne, considérée comme une «cassure dans l'harmonie du paysage lausannois». En revanche, Coulon défend l'église de Carl Looser construite à Bâle en 1929. Petit à petit la ligue accepte donc des compromis avec l'architecture moderne. Les critiques se font de moins en moins virulentes. En 1938 est crée un poste de conseiller architectural. En 1940 le Heimatschutz veut clore un débat stérile avec l'architecture moderne.

Renaissance des sections

La section fribourgeoise, endormie depuis vingt ans, se réveille en 1936 avec Henri Naef, membre du comité central dès 1932. Certainement dans le but de réactiver la section fribourgeoise, la ligue suisse réunit son assemblée des délégués à Estavayer-le-Lac en 1933. La section fribourgeoise renaît en effet en janvier 1936; Bernard de Vevey, avocat et médiéviste passionné, en sera le président. Le groupe de la Gruyère, comme section de la ligue, naît en 1936, Henri Naef à sa tête. Cette année-là, la section gruyérienne organise un concours des meilleures restaurations des dix dernières années. Elle s'attache aussi à défendre les ruines de Montsalvens.

Le conférencier n'a pas perçu un renouveau dans les années trente-quarante: «Les idées évoluent lentement.» Après la promotion d'un tourisme de qualité et de l'artisanat, des changements apparaissent dans les années 30-40: la ligue se fait plus tolérante envers l'architecture moderne et l'électricité. Elle «quitte sa marginalité». La renaissance de la section fribourgeoise est contemporaine de cette évolution, de cette intégration dans le mouvement de défense spirituelle du pays.

Traversée de la rade de Genève:

Pont, tunnel... ou rail amélioré?

Dans le no 2/94 de cette revue, M. P. Baertschi, de Genève, a brillamment résumé l'évolution des esprits – et des actes politiques les accompagnant – au sujet de la traversée de la rade, sujet remis à l'ordre du jour par le nouveau Gouvernement cantonal. A côté de nombreuses études techniques, d'autres réflexions, plus émotionnelles, ont été évoquées, comme l'image de la Genève internationale ou l'éventuel remplacement de son emblème – le jet d'eau de 120 m de haut – par un pont de 2750 m de long. On pourrait ainsi admettre que de toutes les solutions auscultées, plusieurs seraient déjà écartées et que ne reste que l'alternative entre un pont ou un tunnel routier.

Au sens des déclarations?

Cette appréciation, par contre, paraît cacher quelque peu un élément fondamental, non encore introduit dans les diverses études. En effet, les précédents gouvernements avaient déjà clairement déclaré leur ferme intention de vouloir favoriser le trafic public, si possible par le rail, pour freiner l'explosion de plus en plus difficilement maîtrisable du trafic privé, dans et autour de la deuxième ville de Suisse. Il est permis de se poser la question suivante: le programme d'aménagement de l'autoroute de contournement – avec son rattachement au réseau français –, puis son prolongement du côté sud, cumulés par les travaux prévus sur la rade et leurs compléments inévitables, ainsi que l'aménagement de l'autoroute en direction d'Annecy, correspond-il vraiment à cette déclaration d'intention?

Drôle de situation

S'il est vrai que les autorités s'intéressent beaucoup au raccordement de leur ville au TGV, s'il est vrai aussi que la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway (no 13) est en vue, s'il est encore vrai que l'on projette sérieusement de relier par le rail la gare d'Annemasse (France) au Pays de Gex (France) en traversant la ville, il reste néanmoins indiscutable que tout un système ferré entourant le bassin genevois en voies à écartement normal, est laissé dans l'état du dernier changement de siècle! Aucune liaison continue n'existe encore entre la gare principale CFF et la ville d'Annecy, la possibilité actuelle ne permettant de réaliser ce trajet de 32 km à vol d'oiseau que quatre fois journellement et cela en un temps équivalant à celui d'un automobiliste se rendant dans cette ville savoyarde, mais partant d'Aigle, distante de 120 km! Evian n'est toujours pas accessible par voie directe de la même gare CFF de Cornavin. Alors que les CFF envisagent la pose d'une troisième voie entre Genève et Lausanne à travers une zone grandement urbanisée, la ligne parallèle à 15 km plus au sud continue à être délaissée. Du côté ouest de la ville de Calvin, des constats semblables peuvent être faits.

Deux questions

Se posent alors deux questions:

a) La maîtrise du trafic urbain ne commence-t-elle vraiment qu'à la périphérie d'une ville? Ne s'agirait-il pas plutôt d'inciter les voyageurs à ne pas utiliser leur véhicule dès leur départ, au lieu de prôner, souvent avec peu de succès, le parquage à l'entrée de la ville?

b) En outre, est-il normal de continuer à répondre aux problèmes d'engorgement routier par la mise en chantier de nouvelles artères? Ce, tout en écartant inconsciemment peut-être, le principe de la complémentarité route/rail. Ne conviendrait-il pas mieux de mettre l'accent – et les moyens – sur l'amélioration du système ferroviaire existant que sur un réseau routier encore à compléter? Résolue avec la même générosité, cette amélioration le serait à bien meilleur compte!

Améliorer le réseau ferré

Pont, tunnel, ou ... rail amélioré? Si la population, placée devant l'alternative d'une ville engorgée et d'une ville «libérée» par l'aménagement de la rade (en est-on vraiment sûr?), s'est décidée, en 1988, pour la dernière solution, elle devrait maintenant pouvoir s'exprimer sur un triple choix: entre une solution routière – pont ou tunnel – et une solution du problème en profondeur, soit le désengorgement des routes par un réseau ferré grandement amélioré, de surcroît ... à meilleur prix. Une telle solution serait, certes, moins spectaculaire qu'un pont moderne de près de trois kilomètres de long, mais correspondrait mieux, à la fois aux déclarations des autorités et aux intérêts à long terme du bassin genevois dans son ensemble.

Albert Hahling, Aigle

PS: Peu avant de mettre sous presse, nous venons d'apprendre la constitution, à Genève, d'un Comité de défense «Sauvons la rade». Privilégiant le développement des transports publics, il préconise, dans un premier temps, que la votation du printemps prochain permette le rejet simultané des deux propositions: tunnel et pont. Si l'argumentation doit principalement être soutenue, il faut émettre une importante réserve à l'égard de la solution d'aménager une grappe de parcs d'échange disséminés à la périphérie de la ville.

En effet, un automobiliste ayant parcouru plusieurs dizaines de kilomètres préférera rouler jusqu'à son but en empruntant les autoroutes de contournement à sa disposition, plutôt que d'abandonner son véhicule à 1 ou 2 km et de terminer en transport public. Ces parcs sont donc aussi peu utiles – donc démodés – que les routes de contournement. Seule l'extension du service des transports publics urbains jusque dans un rayon d'environ 50 à 60 km a des chances de résoudre à long terme le lancinant problème de la circulation urbaine.