

VINGT SIECLES DE PROBLEMES ROUTIERS

De la création de la route de l'Etraz à la construction du passage
sous-voies de Pont-Céard.

Marcel Lacroix

Secrétaire communal et historien



2020

COMMUNE DE VERSOIX

VINGT SIECLES DE PROBLEMES ROUTIERS

..... de la création de la route de l'Etraz à la construction du passage sous-voies de Pont-Céard.

Simple notice sur les routes,
les chemins et les sentiers
de la commune.

Automne 1977

Cette simple notice n'a pas d'autre ambition que de servir d'aide-mémoire à ceux qui pourraient porter intérêt à l'histoire de nos chemins communaux, à leur évolution à travers le temps.

Inséré entre le canton de Genève et le reste de la Suisse, constituant selon l'idée qu'on peut s'en faire un barrage ou un trait d'union avec la mère patrie, le territoire de la commune de Versoix se caractérise par une densité assez rare de voies de communications les plus diverses, qui vont du sentier forestier à l'autoroute, sans oublier la voie des chemins-de-fer et celles du trafic aérien.

Le tracé des voies les plus anciennes a été marqué par nos lointains ancêtres qui se déplaçaient à pied et qui se sont ingénies à relier par le plus court chemin et dans les meilleures conditions les points qu'ils désiraient atteindre.

Beaucoup plus tard, à l'époque où l'agriculture se développa, des chemins se créèrent en tête des parcelles dans le but de les desservir. Complètement transformés avec le temps, ils s'y trouvent toujours même et surtout si les prés et les champs ont cédé la place aux constructions.

L'usage de véhicules dotés de roues avait placé les hommes dans l'obligation d'améliorer, d'élargir, les voies pédestres. Ils procédèrent alors à des apports de matériaux solides, boulets, dalles de roche, graviers et même des branchages ou à des levées de la terre végétale de façon à atteindre la couche dure, d'où l'existence à certains endroits de chemins creux qui se transformaient en torrent en temps de pluie.

Ce sont généralement les boeufs qui tiraient les chariots alors que les chevaux étaient montés.

Il y a vingt siècles, alors que notre région appartenait à la Colonia Julia Equestris dont Nyon était la capitale, les romains de Jules César, grands constructeurs de routes, établirent cette Via Strata, actuelle route de l'Etraz, qui reliait la région du lac de Neuchâtel à Genève, en longeant le Jura jusqu'à Bursins. Un peu avant Nyon, elle se partageait en deux branches, l'une suivant le lac, l'autre traversant l'arrière pays dont Commugny, Mies, puis la région de la Bécassière et d'Ecogia.

Pendant des siècles, il ne fut guère question de voies de communication. Peut-être même la Via Strata était-elle tombée en désuétude. Il nous a, en effet, été donné de lire dans les notes de Fontaine-Borgel que la princesse du Piémont, belle-fille du duc de Savoie Amédée VIII, qui devait se rendre de Gex à Morges, fit appel à 49 hommes pour porter sa litière et couper les branches des arbres qui empêchaient son passage.

Il faut attendre 1765 pour trouver mention de travaux routiers d'une certaine importance dans notre commune. C'est cette année là que décision fut prise de prolonger jusqu'à Versoix la route de Gex à Sauvigny. A cette époque, cette dernière localité figurait parmi les plus importantes de notre région.

Le peu de valeur des terrains traversés par cette route - des bois et des prés humides - permit de lui donner le tracé rectiligne qu'on lui connaît. De la troupe fut chargée de sa construction.

Il existait à l'époque d'autres cheminements, certainement mal aménagés, qui reliaient Versoix à Sauverny. L'un d'eux traversait le hameau d'Ecogia, l'autre passait par le chemin de Braille pour suivre ensuite la frontière Genève-Vaud jusqu'à la ferme Lacroix. Il traversait la Versoix à gué pour passer par la cour du Moulin de Grilly. L'établissement du barrage du Moulin de Sauverny devait mettre fin à cette possibilité de passage.

Quant au pont de Sauverny, remplacé il y a quelques années, il devait avoir été construit vers 1850.

En 1766 ou 1767, c'est l'ouverture à la circulation de la route de Ferney, actuelle route des Fayards, que le Duc de Choiseul avait fait construire pour permettre des relations directes entre la nouvelle ville de Versoix et Lyon, sans avoir à emprunter les terres de Genève.

En 1770, la route de Suisse, qui s'étendait alors de l'entrée nord de Versoix à celle de Sécheron, dépendait du Pays de Gex. Elle se trouvait dans un état tel que des corvées furent instituées parmi les habitants du baillage pour procéder à sa remise en état. Le produit du péage du pont sur la Versoix servira à couvrir en grande partie les dépenses engagées.

Que de problèmes avec ce péage ! Avec les genevois surtout qui trouvaient les tarifs trop élevés, fraudaient sans cesse, créaient des conflits souvent violents avec les préposés. Beaucoup préféraient utiliser le lac jusqu'à Coppet plutôt que de se plier aux conditions posées.

C'est avec l'aménagement de ces routes que Versoix commença à connaître ses plus sérieux problèmes financiers, car leur entretien passa rapidement à charge de la commune. Ce n'est qu'en 1896 que cette dernière parvint à faire passer au domaine cantonal la route de Sauverny dont l'entretien était ruineux pour son misérable budget. Le trafic sur cette artère était considérable pour l'époque; il s'agissait surtout de convois de produits du sol - bois, pierre, fourrages, etc., en provenance du Pays de Gex et que l'on conduisait à Genève et alentours.

Vers 1900 - 1902, harcelé par François Estier, le bouillant mînotier de Sauverny et principal intéressé, le Conseil d'Etat fit procéder à la reconstruction totale de cette route, de la place Mussard à la frontière de Chavannes-des-Bois. Celle-ci fut partiellement rénovée vers 1930 et goudronnée. Actuellement d'importants travaux sont en cours pour l'adapter aux normes nouvelles, notamment à une largeur de sept mètres. A cette occasion, le câble des téléphones est mis en terre et une conduite d'eau potable, destinée à alimenter le hameau de Sauverny et à renforcer éventuellement le réseau de Chavannes-des-Bois, est placée en bordure de la chaussée.

Notons qu'un péage avait été installé sur cette même route de Sauverny dans l'espoir de remédier aux problèmes financiers; il fut assez rapidement abandonné. Le Maire de l'époque estimait qu'il avait encore intensifié la circulation et, par conséquent, les frais d'entretien.

Quant à la route de Suisse, assez rapidement prise en charge par le canton, elle a subi bien des améliorations depuis le début du siècle. Vers 1900, la traversée du Bourg posait déjà bien des problèmes à la circulation qui était alors constituée par des véhicules attelés dont le nombre allait croissant. Il est vrai qu'elle se trouvait bordée par une large haie placée au-devant de l'Hôtel Beau-Rivage et qu'une longue lignée de peupliers existait de la Place David à la hauteur de l'Avenue Deshusses. Par surcroît, la pose de la ligne du tram vient encore aggraver la situation qui dura jusqu'en 1925, année qui marqua la disparition de ce moyen de transport qui ne connaissait plus la grande voie des âges.

La route des Fayards ne fit que peu parler d'elle. Elle a été complètement élargie et rénovée à l'époque où elle servit de voie de détournement en direction de la Ville tandis qu'étaient exécutés les importants travaux de la route de Suisse, de Bellevue au pont sur la Versoix.

Nos chemins communaux, qui s'étaient progressivement dessinés, furent entretenus tant bien que mal jusqu'en 1920 à l'aide de matériaux extraits du lac, soit à Port-Choiseul, sur l'emplacement de l'ancien chemin de hâlage devenu plage, soit à l'embouchure de la Versoix qui appartenait à la commune dans les temps plus anciens. Ces matériaux étaient puisés manuellement, passés à la claie pour séparer les boulets du gravier et du sable, puis chargés sur des tombereaux pour être transportés sur les lieux d'utilisation.

Que de manutention pénible pour peu d'argent ! En 1900, par exemple, la journée de manoeuvre de 10 heures se payait fr. 3,-. On préférait, les hommes les plus robustes évidemment, travailler à la tâche; c'est ainsi qu'on pouvait gagner fr. 0,70 par m3. pour extraire le gravier brut du lac et 45 centimes par m3. pour le passer à la claie. Si l'on tient compte que ce matériau pèse environ 1'800,- kg. par m3. on peut juger du gain réalisé par rapport à l'effort à fournir. Pour fr. 1,35 le m3. le gravier était chargé et conduit au Biolay, par exemple; la journée du cheval et de son conducteur valait fr. 6,- et la commune avait généreusement alloué fr. 8,- à un camionneur local pour aller quérir le rouleau et l'arroseuse qu'elle louait occasionnellement à la Ville de Genève. Il est à espérer que le dépôt de la voirie de l'époque n'ait pas été installé au boulevard de la Cluse!

Les matériaux étaient épandus sur le sol, sans grands travaux préalables de terrassement; de là le fait que nos chemins ne comportaient pas de fondations valables. Les couches successives de goudron à chaud appliquées par la suite devaient créer une véritable carapace qui assura une certaine viabilité à nos artères jusqu'au moment où la vitesse et le poids des véhicules s'intensifièrent et aussi où de multiples fouilles rendues indispensables par la modernisation des installations vinrent rompre ces revêtements à caractère monolithes.

En 1920 donc, le chômage, d'une part, qui affectait gravement l'ensemble de notre pays, et l'état déplorable de nos routes, d'autre part, contraignirent le Conseil municipal à voter un crédit de fr. 30'000,- - montant considérable - qui permit d'occuper de 15 à 28 hommes sans emploi pendant plus de trois mois. C'est ainsi que 1'600 m3. de gravier furent extraits du lac, soit au Vieux-Port, soit à l'embouchure de la Versoix, à la pelle évidemment, est utilisés pour recharger 12'500 m2. de routes.

En 1921, la situation ne s'est pas améliorée sur le plan des possibilités de travail et l'Etat de Genève ouvre de nombreux chantiers. Les Autorités communales estiment que le moment est bien choisi pour demander au canton d'entreprendre l'élargissement de la route de Suisse et la construction du pont de la Scie qui devait trouver place sur l'emplacement de la passerelle du chemin de l'Ancien-Péage.

Malgré les conditions peu favorables de l'époque, la circulation des véhicules augmente et les chemins simplement gravelés sont couverts de "nids de poules" qui nécessitent un entretien de tous les jours. La Municipalité prend alors la décision de procéder aux premiers goudronnages à chaud en occupant au maximum la main d'oeuvre locale. Cet essai, qui se révèle absolument concluant, est effectué sur les routes les plus sollicitées que sont la rue de l'Industrie et celle des Moulins. Nous étions alors en 1922.

L'année 1923 mérite un peu plus d'attention. Pierre Bordier est maire, avec pour adjoints MM. Charles Ramseyer et Jacques Wyssmüller. Ce dernier, ancien fonctionnaire fédéral, se voit attribuer la responsabilité des travaux. Il suit pas à pas les cantonniers, assis sur un pliant si le chantier ne nécessite pas de déplacement. L'état d'esprit ne sera peut-être pas des meilleurs, mais il se fera beaucoup de travail de manière très économique. Le chef cantonnier de l'époque, homme pourtant consciencieux au possible, qui s'était légèrement écarté de la règle adoptée, se fait traiter par son supérieur de "mange la commune". Cette période amusa beaucoup les versoisiens.

Un rapport de l'époque fait ressortir que les automobiles circulent de plus en plus vite et arrachent les chaussées jusque et y compris le macadam et que, par surcroît, celles-ci sont beaucoup trop étroites.

Madame Conti fait don à la commune du chemin Vert - actuel chemin de Dessous-Saint-Loup - qui faisait partie de son domaine. Celui-ci est immédiatement élargi et réfectionné.

Cette année 1923 marque en quelque sorte le début de la mécanisation du service des travaux - mécanisation est un bien grand mot en l'occurrence - avec l'achat à la Ville de Genève d'une vieille arroseuse réformée qui chaque samedi après-midi et dimanche matin de temps sec déverse de l'eau sur les chaussées principales et les plus poussiéreuses. Le cheval et son conducteur étaient mis à disposition par un camionneur local.

Evoquer le souvenir de l'arroseuse, c'est également penser au rouleau compresseur communal probablement acquis de la Ville de Genève qui n'en voulait plus. Quel outil ! Les rouleaux à vapeur, puis ceux à moteur, avaient supplanté depuis un certain temps la traction hippomobile. Haut sur pattes, très étroit, notre rouleau culbutait facilement en bordure de chaussée, couchant sur le flan le robuste cheval qu'il fallait placer dans les limonères et qui se retrouvait, c'est bien le cas de le dire, les quatre fers en l'air. Le cheval de devant subissait souvent le même sort au point que plus personne ne voulu louer ses chevaux à la commune. D'autre part, ces animaux piaffaient d'une telle force pour traîner le véhicule qu'ils occasionnaient plus de dégâts que celui-ci pouvait tasser de matériaux.

Aussi la commune loua-t-elle rapidement une machine moderne, puis confia-t-elle finalement ses travaux importants à une entreprise.

En 1921, la situation ne s'est pas améliorée sur le plan des possibilités de travail et l'Etat de Genève ouvre de nombreux chantiers. Les Autorités communales estiment que le moment est bien choisi pour demander au canton d'entreprendre l'élargissement de la route de Suisse et la construction du pont de la Scie qui devait trouver place sur l'emplacement de la passerelle du chemin de l'Ancien-Péage.

Malgré les conditions peu favorables de l'époque, la circulation des véhicules augmente et les chemins simplement gravelés sont couverts de "nids de poules" qui nécessitent un entretien de tous les jours. La Municipalité prend alors la décision de procéder aux premiers goudronnages à chaud en occupant au maximum la main d'oeuvre locale. Cet essai, qui se révèle absolument concluant, est effectué sur les routes les plus sollicitées que sont la rue de l'Industrie et celle des Moulins. Nous étions alors en 1922.

L'année 1923 mérite un peu plus d'attention. Pierre Bordier est maire, avec pour adjoints MM. Charles Ramseyer et Jacques Wyssmüller. Ce dernier, ancien fonctionnaire fédéral, se voit attribuer la responsabilité des travaux. Il suit pas à pas les cantonniers, assis sur un pliant si le chantier ne nécessite pas de déplacement. L'état d'esprit ne sera peut-être pas des meilleurs, mais il se fera beaucoup de travail de manière très économique. Le chef cantonnier de l'époque, homme pourtant consciencieux au possible, qui s'était légèrement écarté de la règle adoptée, se fait traiter par son supérieur de "mange la commune". Cette période amusa beaucoup les versoisiens.

Un rapport de l'époque fait ressortir que les automobiles circulent de plus en plus vite et arrachent les chaussées jusque et y compris le macadam et que, par surcroît, celles-ci sont beaucoup trop étroites.

Madame Conti fait don à la commune du chemin Vert - actuel chemin de Dessous-Saint-Loup - qui faisait partie de son domaine. Celui-ci est immédiatement élargi et réfectionné.

Cette année 1923 marque en quelque sorte le début de la mécanisation du service des travaux - mécanisation est un bien grand mot en l'occurrence - avec l'achat à la Ville de Genève d'une vieille arroseuse réformée qui chaque samedi après-midi et dimanche matin de temps sec déverse de l'eau sur les chaussées principales et les plus poussiéreuses. Le cheval et son conducteur étaient mis à disposition par un camionneur local.

Evoquer le souvenir de l'arroseuse, c'est également penser au rouleau compresseur communal probablement acquis de la Ville de Genève qui n'en voulait plus. Quel outil ! Les rouleaux à vapeur, puis ceux à moteur, avaient supplanté depuis un certain temps la traction hippomobile. Haut sur pattes, très étroit, notre rouleau culbutait facilement en bordure de chaussée, couchant sur le flan le robuste cheval qu'il fallait placer dans les limonères et qui se retrouvait, c'est bien le cas de le dire, les quatre fers en l'air. Le cheval de devant subissait souvent le même sort au point que plus personne ne voulu louer ses chevaux à la commune. D'autre part, ces animaux piaffaient d'une telle force pour traîner le véhicule qu'ils occasionnaient plus de dégâts que celui-ci pouvait tasser de matériaux.

Aussi la commune loua-t-elle rapidement une machine moderne, puis confia-t-elle finalement ses travaux importants à une entreprise.

En cette même année 1931, la commune bénéficia de subventions fédérales dans le cadre de la lutte contre le chômage.

Charles Mundingier instaura la mise en soumission, sous forme publique, des travaux aux routes, plus spécialement des goudronnages. C'est ainsi que chaque année, généralement en février, les représentants des principales entreprises genevoises se trouvaient réunis à la Mairie pour l'ouverture des plis qui donnait lieu à des incidents parfois spectaculaires entre intéressés, dont M. Georges Bernard, de la direction Spinedi S.A., se souvient fort bien. A cette époque, les temps étaient extrêmement durs pour les entreprises et la lutte acharnée pour obtenir du travail au point qu'une calculatrice effectuée lors d'une séance d'adjudication démontra que les prix pratiqués ne couvraient même pas le coût du goudron et du gravillon à épandre.

Pour la première fois semble-t-il, en 1931, le sable qui était alors utilisé pour les goudronnages fut remplacé par du gravier concassé, plus ou moins fin selon la quantité de goudron épandue.

En 1932, le chômage s'aggrave encore et les derniers arrivés, généralement des Confédérés qui pensaient trouver plus facilement de l'occupation à Genève, ne sont admis sur les chantiers officiels qu'après plusieurs mois d'attente.

La commune de Versoix met alors en chantier son premier égout qui partant du lac, montant la rampe de la Gare, traversant le passage sous-voies, emprunte l'avenue Lachenal et dessert le chemin Degallier et l'avenue Louis-Yung. Ces travaux entraînèrent la réfection complète de cette dernière artère. La nécessité de lutter contre le chômage local, la possibilité d'obtenir des subventions tant cantonales que fédérales, avaient hâté la réalisation de ces travaux réellement importants.

C'est en 1932 que furent abattus, à la demande formelle des C.F.F. qui électrifièrent la ligne Genève-Lausanne, les tilleuls qui bordaient l'avenue du même nom - actuellement avenue Lachenal - sur le parcours tournant Peter - dépôt du moulin. Leurs magnifiques branchages surplombaient en effet la voie Jura.

Toujours dans le cadre des travaux de chômage, 1933 voit la réfection de l'Avenue Lachenal mise à mal par la construction du collecteur d'égout. La commune occupe pendant plusieurs mois pas moins de 33 chômeurs sur divers points de son territoire.

Toute l'Esplanade de la gare, jusqu'à l'extrême limite de la Poste et du Buffet était la propriété des Chemins de fer fédéraux. De la rampe de la Gare au chemin Vandelle, l'accès officiel était constitué par le préau inférieur de l'ancienne école et le cheminement bien modeste qui lui fait suite, et qui va disparaître avec les prochaines démolitions.

Cette esplanade n'était pas entretenue et des discussions traînaient à son sujet avec les C.F.F. qui, finalement, la cédèrent à la commune accompagnée d'une contribution, qui devait être de fr. 5'000,-, à titre de participation aux frais de rénovation.

Les travaux d'amélioration des chaussées se poursuivaient à la limite des possibilités financières de la commune; celle-ci leur consacra fr. 36'748,60 en 1934, soit le 60 % de son budget. En 1936, il fallut réduire la dépense à fr. 26'890,35.

A cette époque, Versoix comptait 13 km. de routes goudronnées.

Les travaux de revêtement des chaussées se poursuivent en 1936 et 1937 à des conditions extrêmement favorables en raison de la crise qui sévit plus que jamais. Le goudronnage en première couche revient à 46 centimes le m². pour 1,200 kg. par m². et à 2525 centimes en seconde couche avec 0,800 kg. au m².. On s'apercevait assez rapidement en comparant avec les résultats obtenus chez nos voisins français, que le dosage était insuffisant pour être durable et qu'il était indispensable d'appliquer respectivement au moins 2,- kg. et 1,2 kg. au m².

Aux conditions relevées plus haut, les entreprises étaient certainement déficitaires, de là la disparition de plusieurs d'entr'ell

On profita à cette époque de la possibilité d'obtenir gratuitement de la démolition en Ville pour prolonger l'Avenue du Lac, de sa jonction avec l'Avenue Yung à la route de Sauvigny. L'opération était d'autant plus facile et heureuse que le chemin de Pont-Céard se trouvait exactement dans le même alignement.

La route de l'Etraz, fort étroite et assez sinieuse, subit une première amélioration dans la région d'Ecogia.

En 1938, et malgré une certaine opposition de la Mairie, la route du Château de Chavannes - actuelle route de la Branvaude - doit être réfectionnée étant donné le trafic de transit qui l'utilise. Ce chemin était privé jusqu'au remaniement parcellaire de 1920; la commune en fit l'héritage, contre son gré, en vertu de la loi fédérale sur les améliorations foncières. Il fallut donc près de vingt ans pour que la commune le prenne à charge, jusque là, son entretien fut assuré par les agriculteurs de Sauvigny qui avaient été autorisés à aller puiser gratuitement le gravier à Port-Choiseul.

Les fondations du premier tronçon du chemin de la Branvaude furent élargies et renforcées à l'aide de gros blocs de démolition provenant d'un ancien établissement bancaire, dont de magnifiques pièces de marbre.

1939 - 1945, c'est la guerre et le rationnement. Les périodes de mobilisation, la constitution de compagnies de travailleurs, ont réglé le problème du chômage. Nos cantonniers se bornent à assurer l'entretien des chaussées rendu d'autant plus aisé que la circulation s'est réduite à sa plus simple expression. D'autre part, le goudron est très rare.

En 1942, la commune procède à un premier aménagement à Port-Choiseul sous forme de construction d'un mur de protection en pierres sèches - le ciment faisant défaut - la première grosse bise le démantellera en une nuit.

Il est relevé, dans un document datant de 1944, que nos routes, comme toutes celles du pays d'ailleurs, manquent d'entretien et qu'elles ont surtout souffert d'hivers longs et rigoureux.

Dans la seconde moitié de 1945, la guerre étant terminée, la circulation reprend rapidement sur des routes qui sont reconnues pour être trop étroites et insuffisamment fondées pour supporter les camions dont le nombre se multiplie rapidement.

Nos deux cantonniers et quelques aides recrutés sur place, reprennent, après six ans de travaux réduits à leur plus simple expression, une vaste campagne de réfection de nombreuses brèches sur des routes terriblement fatiguées. C'est ainsi qu'en 1946, il sera épanché 14'000 kg. de bitume et 125 m3. de gravillon cylindré à l'aide d'un rouleau de jardin tiré à la main.

Même travail, même organisation en 1947 où il est utilisé 10'759 kg. de bitume. Le goudron à chaud est à nouveau disponible sans limitation et l'Entreprise Spinedi en répand 24'462 kg..

Le second tronçon du chemin de la Branvaude est remis en état. Les pavés du passage sous voies près de la Papeterie sont remplacés par un tapis qui permet de gagner une dizaine de centimètres sur la hauteur de l'ouvrage.

Il est procédé à l'apport de plus de 150 camions de terre, en grande partie de qualité médiocre sur le stade où il se trouve une couche pierreuse surmontée de terre végétale. C'est dire qu'il ne faudra pas entreprendre de labourer ce terrain.

Poursuite des goudronnages divers en 1948 et réfection complète du chemin Argand - actuellement chemin du Vieux-Port - sur la partie supérieure de ce qui était la propriété Machard. L'Etat de Genève construit le secteur bétonné de la route de Suisse, de la frontière vaudoise au chemin Huber-Saladin.

La Boulangerie Cartier est démolie et le Département des Travaux Publics et la Commune reconstruisent à frais partagés la rue de l'Industrie. Spinedi déverse 18'843,- kg. de goudron sur nos routes. Nous étions alors en 1949.

Simple reconstruction du pont sur le canal, au chemin de Montfleury, qui s'est effondré sous le poids des camions qui transportent des matériaux depuis les gravières. L'effort de la commune se porte surtout sur la construction de l'Ecole enfantine du chemin Courvoisier, région connue à l'époque sous le nom de Plateau de la Gare.

L'année suivante - 1951 - reprise intensive des travaux aux routes. Nos hommes utilisent 14'370 kg. de bitume et 117 m3. de gravillon et la Maison Spinedi 30'960 kg. de goudron mélangé à du bitume. La quantité épanchée est portée, avec plein succès, à 1,930 kg. au m2. avec épanchage de gravillon en deux couches, du gros tout d'abord, puis du fin ensuite pour colmater les interstices.

En 1952, gros progrès dans l'équipement des cantonniers: les traditionnels chars à bras sont dotés de roues à pneus récupérés sur des motos ! Par contre achat d'une machine réellement valable: la première moto-faucheuse.

Le promoteur Schneider a acheté la grande parcelle située à l'avant du Château de Saint-Loup qu'il fait démolir et comble malheureusement la magnifique pièce d'eau avec les matériaux. Il équipera ce terrain, chemins compris, à ses frais.

L'équipe communale utilise 21 tonnes de bitume épanché pour la première fois à l'aide d'une citerne dotée d'un compresseur et tirée par un camion, le tout mis à disposition par le fournisseur. Poursuite évidemment des goudronnages à chaud: Degallier supérieur, Ravoux et chemin du Biolay. Il s'agissait de 1953.

L'année suivante - 1954 - un essai est fait de réparer les brèches, toujours aussi nombreuses, à l'aide d'un tapis à froid, dénommé Compomac. L'application est facile, le résultat satisfaisant, mais le prix de revient est jugé trop élevé. Des centrales d'enrobage de notre canton fabriquent également des produits similaires encore en usage pour les réfections.

Il n'est plus possible de trouver des auxiliaires sur place du fait des nombreuses possibilités de travail, aussi la commune doit-elle faire appel à l'aide du personnel de la gravière de Richelieu pour les réfections de chaussées 1955 qui seront désormais confiées à des entreprises.

L'Entreprise Induni construit, pour le compte de la commune, la passerelle dite de la Papeterie qui permettra désormais d'atteindre par un plus court chemin la route des Fayards dès le Bourg et la gare en évitant la circulation.

L'année 1955 marque le début de la décoration florale pour la commune de Versoix.

En 1956, on peut considérer que la quasi totalité des routes communales est rénovée; l'entretien annuel sera désormais beaucoup moins important, mais le gabarit des chaussées est resté inchangé ou presque.

En prévision de l'entrée en activité de la nouvelle Papeterie, la route est élargie d'environ trois mètres et complètement reconstruite sur le court tronçon qui s'étend entre le tournant Peter et passage sous les voies C.F.F.,

La route de Saint-Loup, fortement sollicitée par les nombreux camions qui vont et viennent des gravières se trouve en mauvais état; elle est, par surcroît, trop étroite pour permettre le croisement normal des poids lourds. Aussi des travaux sont-ils décidés et le bureau du géomètre Kuhn chargé de l'étude. Les tractations sont d'entrée très laborieuses pour obtenir le terrain nécessaire dans la partie inférieure.

Première prise de contact du Service de l'Agriculture en vue de la constitution de l'Entreprise de remaniement parcellaire dont le but est d'assurer le terrain nécessaire au passage de l'auto-route Genève-Lausanne.

1957 voit le début des travaux de reconstruction de la route de Saint-Loup; la première étape s'étend de l'avenue Lachenal au pont sur le canal. MM. Jaquier et Lyard ont acheté la vaste parcelle située au-devant de la petite ferme de Saint-Loup dans le but de la morceler. Ils cèdent à la commune le terrain nécessaire à l'élargissement de la partie supérieure du chemin Louis-Degallier; les travaux sont entrepris immédiatement, ils comporteront le prolongement des canalisations et la pose d'un câble pour assurer l'alimentation de lampadaires.

De leur côté, nos hommes aménagent les terrains du Plateau de la Gare, aux alentours de la nouvelle Auberge du Raisin.

En 1958, les promoteurs Brändlin et Jaton, constructeurs des immeubles de l'Avenue Vernes, créent la transversale qui reliera désormais le chemin Degallier à la route de Sauvigny.

Pose des tapis de roulement sur le secteur neuf de la route de Saint-Loup et le chemin Louis-Degallier supérieur.

La route de l'Étraz est devenue une voie de transit de plus en

plus utilisée. Sa chaussée se délite, ses bordures s'écrasent car sa largeur est par endroit de quatre mètres à peine. Les Autorités communales sont gravement préoccupées par cette situation.

Les cantonniers consacrent la majeure partie de l'année à niveler le stade, à épandre de la terre végétale, à engazonner.

Les Travaux Publics prennent la décision de reconstruire la route de Suisse de Bellevue au pont sur la Versoix. Dans l'attente de cette grande et belle réalisation, ils améliorent sérieusement cette artère entre la place David et la place Simond. Ces travaux ont été rendus possibles par l'achat et la démolition des immeubles situés côté Jura, à l'exception du central téléphonique et de la maison Buffat implantés avec un retrait sensible.

Le jeune architecte Gérard Châtelain présente son travail de diplôme qui traite d'un nouvel aménagement du Bourg de Versoix. Ce travail aura une grande influence sur notre Plan directeur qui lui fera suite.

En 1959, durant les travaux exécutés sur la route de Suisse dans le Bourg, une grande partie de la circulation est détournée par la route de l'Etraz, plus mauvaise que jamais.

Les routes communales fatiguées par l'intense circulation, notamment des camions, car c'est le gros boom de la construction en 1960, nécessitent une reprise de l'action goudronnage à chaud qui absorbe pas moins de 25 tonnes de cette matière.

On entreprend les premières coupes de bois pour donner passage à l'autoroute. Nous arrivons à 1960.

Le mur du cimetière est reconstruit avec deux à trois mètres de retrait pour permettre la suppression de l'étranglement formé sur ce point par le chemin Louis-Degallier. Le Conseil municipal admet la nécessité pressante d'élargir les routes, notamment le solde de la route de Saint-Loup, la partie centrale du Chemin Louis-Degallier - à hauteur du Coin de Terre - et l'Avenue Louis-Yung.

On construit simultanément la station de pompage du quai et le nouveau central téléphonique, ainsi que le pont sur la Versoix, à Sauverny. Ce dernier ouvrage est construit à compte à demi entre l'Etat de Genève et le Service des Ponts et Chaussées de l'Ain.

1961: la reconstruction totale de la route de l'Etraz est mise à l'étude par le Bureau Stouky; ce travail est une absolue nécessité, mais son financement pose de gros problèmes.

L'action communale se porte sur l'aménagement de plusieurs centaines de mètres de trottoirs: Chenin Degallier, avenue Vernes, etc.

Avec participation d'un propriétaire bordier, la partie supérieure de la route de Montfleury est reconstruite.

En 1962, travaux d'élargissement et de réfection au chemin Degallier, à l'avenue Louis-Yung dont les banquettes herbeuses sont supprimées, et au chemin Maurice-Ravel endommagé en sa partie inférieure. Il est procédé à la réfection du carrefour dit de la Chocolaterie avec reconstruction des murs du canal.

Mise à l'étude de l'élargissement de l'Avenue Lachenal avec prolongement du passage à piétons et création de la nouvelle rampe à double débouché.

Les collecteurs Pont-Céard - route de Suisse et station de pompage du quai entrent en fonction. L'assainissement se poursuit activement par la construction des collecteurs du vallon de la Versoix.

Les travaux de construction de l'autoroute vont bon train; il est créé un accès provisoire sur la route de Sauverny et les Travaux Publics améliorent l'éclairage de cette dernière artère jusqu'à la hauteur d'Ecogia.

L'hiver 1962 est exceptionnellement enneigé et nécessite de multiples interventions du chasse-neige monté à l'avant du camion d'un transporteur local.

Le nouveau pont de Sauverny, dont la construction a été longue, est inauguré. L'Etat de Genève décide de transférer l'observatoire sur le terrain qu'il possède au-dessous des fermes du Château de la Branvaude. On construit l'usine d'incinération des ordures de Richelien.

Progrès considérable sur le plan de l'équipement de nos cantonniers dont c'est les débuts de l'équipe actuelle. Au Salon de l'automobile du printemps 1962, la Municipalité se laisse séduire par le véhicule utilitaire Unimog et en achète un. Il sera doté d'une lame chasse-neige et d'une brosse.

La Mairie traditionnelle devient Conseil administratif dès les élections municipales de 1963.

Réfection de la chaussée qui a cédé à la hauteur de l'usine Favarger et au-devant du pont de La Bâtie. Rénovation du second tronçon de la route de la Branvaude, des fermes du Château à la frontière vaudoise.

La possibilité d'inclure l'Avenue de Richelien dans le périmètre du remaniement - chance inespérée - se fait jour.

La reconstruction du chemin de l'Etrat est mise en chantier; il a été possible d'intéresser également le canton à cette coûteuse opération de l'ordre de Fr. 800'000,-.

1964 voit la mise en chantier de la première étape de l'Avenue Lachenal avec prolongement du passage sous-voies piétons. La reconstruction de la route de L'Etraz et de l'Avenue de Richelien est terminée.

Le tronçon de la route de Montfleury - secteur route de Suisse-Pont C.F.F. - est élargi et complètement reconstruit. La conduite d'eau du canal qui emprunte cette artère est remplacée aux frais des bénéficiaires des concessions d'eau qui sont les propriétés du Breuil, des Créneés et de Prévorzier, ces deux dernières situées sur le territoire de la commune de Mies.

A Sauverny, pose d'un tapis d'aggloméré sur les deux chemins de remblaiement les plus utilisés: celui de la Bourdonnière et celui du Martinet. Le dernier nommé est en voie de réfection au moment où ces lignes sont écrites (Septembre 1977).

Parcille opération haut de Pont-Céard, rampe du chemin de Villars chemin Ami-Argand, de la route de Suisse à celle de Sauverny.

L'année 1964 aura certainement été une année record sur le plan des travaux routiers communaux.

En 1968, l'élargissement de la route de L'Etraz des Gravines à la ferme Miège est enfin réalisé. La partie supérieure de l'Avenue Louis-Yung est élargie à son tour.

Le chemin Vandelle est reprofilé et ses trottoirs rénovés. Il y a pose de tapis de roulement haut Avenue Yung, chemins de Montfleury e du Vieux-Port.

Construction du premier tronçon des collecteurs qui s'étendront de la route de Suisse, passant l'avenue Deshusses et au travers des voies, pour longer l'avenue Lachenal avec ramification en direction de l'Avenue Vernes en traversant la parcelle des Moulins de Versoix.

Ces travaux ont chevauché l'exercice 1969 qui voit la démolition de l'ancienne Mairie, édifiée en 1886.

L'Etat de Genève a aménagé la nouvelle plage de Port-Choiseul.

La rampe de la Gare est complètement reconstruite en 1970. L'ancien Unimog, qui a rendu d'excellents services, est remplacé par un plus puissant.

Le Département des Travaux procède à la reconstruction du pont de la route de Suisse sur la Versoix; il participe au remplacement de la conduite d'eau potable du hameau de Sauverny.

Chacune des années précédentes, il est procédé à la pose de tapis bitumineux ou à des travaux de goudronnage d'entretien.

L'année 1971 est marquée par l'achat de la parcelle Giacobino. La reconstruction de l'Avenue Lachenal est achevée. Les tilleuls ont été enlevés à la demande des C.F.F. et remplacés par une belle lignée d'arbres mis à disposition par l'Inspectorat des forêts et implantée côté Jura de la chaussée, sur domaine privé.

Le projet de création d'un passage sous-voies à Pont-Céard reçoit bon accueil de la part des Chemins de fer fédéraux, du Service fédérale des routes et des digues et du Département des Travaux Publics.

Pour permettre la constitution d'une réserve en vue du financement de travaux d'importance, l'année 1972 ne verra guère que les travaux habituels d'entretien courant.

Le chemin d'Ecogia est élargi, le côté Jura du chemin Ravoux est terrassé pour permettre un élargissement d'une chaussée étroite et sinueuse. Un trottoir est aménagé au chemin des Graviers, à la hauteur de la propriété Salmanowitz. La piste Placette est inaugurée. Ces quatre lignes correspondent au principal des travaux 1973.

En 1974, la commune de Versoix reconstruit conjointement avec la commune de Collex-Bossy et l'Etat de Genève, le pont de la Bâtie qui menaçait ruine. Le chemin de l'Etraz est élargi et rectifié dès la ferme Miège au Pont sur la Versoix. Création de la place faux-forain

Les travaux de construction du passage sous-voies de Pont-Céard sont adjugés à l'Entreprise Spinedi. Grâce aux excellents collaborateurs de cette maison, son équipement, mais aussi le beau temps et la nature du sol, ce chantier avancera à une allure exceptionnelle au cours de l'année 1975.

Le chemin des Graviers est rectifié, élargi, de façon à permettre la reprise de la circulation des véhicules dans les deux sens.

L'Etat de Genève entreprend la reconstruction de la route de Sauvigny. A l'occasion de ces travaux, le Service des faux pose une conduite destinée à l'alimentation du hameau de Sauvigny et à renforcer éventuellement le réseau de Chavannes-des-Bois. Simultanément, les Téléphones procèdent au remplacement de la ligne aérienne, qui devient d'ailleurs insuffisante, par un câble placé en terre.

Le chemin des Colombières avait passablement souffert du passage des camions qui ont alimenté le chantier du Cycle d'orientation; après un léger élargissement limité par la présence des gros chênes, la chaussée a été reconstruite. Un trottoir a été aménagé sur la partie supérieure du chemin Louis-Degallier et la chaussée dotée d'un nouveau revêtement: pareil travail a été effectué au chemin Ravoux.

Pose d'un tapis d'aggloméré sur le tronçon inférieur du chemin de Braille où l'eau de ruissellement entraînait les matériaux jus-que sur la route de Suisse. Le chemin de la Scie et le sentier qui passe à l'arrière de la Papeterie ont été également rénovés.

Les travaux ci-dessus énumérés font partie du programme 1976 qui a été, comme on peut en juger, copieux; l'état des routes le justifie pleinement.

Pareille action est poursuivie en 1977, sur une plus grande échelle encore. C'est ainsi que la route de la Bâtie et celle de Malagny, les chemins Isaac-Machard, de la Bécassière, du Biolay, de la Fernasse-sud, du Moulin-Neuf et du Martinet, ont reçu un solide revêtement qui les met à l'abri de toutes interventions pour plus de dix ans.

L'entretien constant des chaussées, tel qu'il se pratique à Versoix, constitue à la fois une politique judicieuse et économique. Attendre que les chaussées se trouvent complètement délitées pour intervenir est une grave erreur qui se traduit toujours par des dépenses considérables. Ajoutons encore à cela les risques d'accidents tant pour les usagers que pour leurs véhicules, et, par surcroît, un état de délaissement peu agréable à l'oeil.

Cette politique mérite donc d'être poursuivie au cours des années à venir, car certaines chaussées fortement sollicitées s'usent assez rapidement, spécialement lorsqu'elles sont en déclivités. Relevons toutefois que le gros de l'effort est accompli.

Il intéressera certainement les personnes qui pourraient consulter ces lignes de savoir que le réseau routier communal praticable pour les véhicules, chemins forestiers exclus, représentent une longueur d'environ 29 kilomètres et une surface de 172'000 m². c'est à dire supérieure à celle des terrains de la Californie.

Une bonne nouvelle est parvenue à la Mairie ces derniers temps: la reprise par l'Etat de Genève de la voie de transit que constitue la route de l'Etraz. C'est là un allégement très sensible tant pour nos cantonniers que pour la caisse communale.

M. Lacroix