

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 126 (2000)
Heft: 12

Artikel: Un projet d'urbanité au fil du fleuve
Autor: Della Casa, Francesco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81505>

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: 29.03.2025

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

Un projet d'urbanité au fil du fleuve

(ARCHITECTURE)

L'histoire récente de l'urbanisme genevois signale l'existence d'antagonismes exacerbés, lesquels ont généré une succession d'échecs retentissants¹. La superposition des deux juridictions de la Ville et de l'Etat de Genève sur un territoire exigu, la divergence des intérêts publics et privés et une atmosphère politique souvent belliqueuse constituent, encore aujourd'hui, de sérieux obstacles à une concorde propice à la réalisation de projets d'envvergure sur le domaine foncier.

Le projet « Le fil du Rhône », lancé dès 1991 par la Ville de Genève et dont la conception générale a fait l'objet, en 1995, d'une publication par le Fonds municipal de décoration, s'affranchit de ce contexte particulier en traitant d'un plan d'eau, formé par l'émissaire du Léman, sur une portion comprise entre le pont du Mont-Blanc et la Jonction. Consacré par le prix Wakker 2000, décerné par la Ligue suisse du patrimoine (LSP), ce projet conçu conjointement par plusieurs équipes formées d'artistes et d'architectes rappelle que l'identité de Genève est, entre autres, celle d'une ville au bord de l'eau.

Un mécène genevois

Le prix Wakker, l'une des trois distinctions décernées annuellement par la LSP, trouve son origine dans le legs d'un homme d'affaires genevois décédé en 1972, Henri-Louis

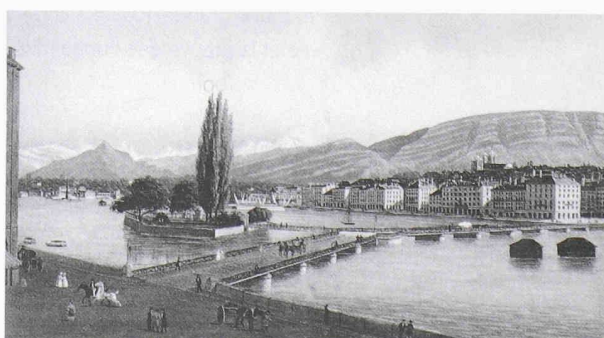
Wakker. Ce fils d'horloger, né en 1875, a bâti sa fortune grâce à ses activités immobilières et dans la gestion de fortune. A la fin des années 20, il participe notamment au projet du square de Montchoisy dans le quartier des Eaux-vives, en compagnie des architectes Henri Honegger, Louis Vial et Maurice Braillard. Amoureux de la montagne et de l'architecture rurale alpine, il a légué une somme importante à la LSP, laquelle permet de financer le prix de 20 000 francs portant son nom, qui est attribué à une commune s'étant signalée par la façon dont elle préserve son patrimoine culturel et intègre celui-ci dans une vision d'avenir. Parmi les lauréats, on relève les communes de Monte Carasso (TI), pour les interventions réalisées par Luigi Snozzi, et de Vrin (GR), pour diverses constructions de Gion Caminada.

Contexte historique

Le plan d'eau qui sépare Genève en deux parties (fig. 1) a toujours joué un rôle fondamental dans le développement de la ville. Le contrôle du passage d'une berge à l'autre permet de fixer les activités de transport des marchandises, alors que l'aménagement d'installations de pompage et de distribution de l'eau fournit l'énergie motrice et favorise le développement des activités utilisant de grandes quantités d'eau - petite industrie, buanderies, bains publics.

La superficie lacustre offre également une réserve foncière importante, laquelle sera conquise progressivement sur ses marges pour le développement des quartiers de la ville basse, puis des parcs et des quais, dont l'édification marque le début de l'essor touristique de Genève.

La question de la régulation du niveau du lac donnera lieu



¹ Voir à ce propos « Lendemain d'échecs - Conduite de projets et aménagement d'espaces publics à Genève »: OLA SÖDERSTRÖM, BEATRICE MANZONI, SUZANNE OGUEY, Fondation Braillard, Genève 2000

Fig. 1: Vue aérienne de la rade de Genève (Photo Ville de Genève)

Fig. 2: Genève et le Mont-Blanc vus des Bergues (Peinture de J. Du Bois)

Fig. 3: La machine avant la construction des deux ailes dès 1862 (Document A. et G. Zimmermann)

Fig. 4: Le système de trente-neuf volets enroulables du barrage de la machine (Document Julien Descombes)

Fig. 5: Les anciens bains du Rhône (Document Julien Descombes)

en 1873 au Procès du Léman. Celui-ci débouche en 1884 sur une convention internationale fixant le niveau maximum des eaux, ce qui contraint Genève à entreprendre de grands travaux hydrauliques. Conduits par l'ingénieur Théodore Turrettini, ceux-ci consistent à séparer le fleuve en deux bras de niveaux différents. Côté Saint-Gervais, la régulation est assurée par le pont-barrage de la Machine, alors que côté Cité, les eaux sont amenées à traverser l'usine des Forces Motrices, un bâtiment en L comprenant dix-huit turbines Escher-Wyss. Cette gigantesque opération fera disparaître les moulins et les ateliers qui occupaient l'Île et les rives, pour faire place à des immeubles de rapport. Dès 1983, cette usine sera remplacée par le barrage du Seujet et, plus tard, réaffectée pour abriter une annexe du Grand-Théâtre.

Cependant, comme le note Erica Deuber-Pauli² « Il ne reste pratiquement plus rien d'immédiatement visible de la configuration du Rhône dans son passage à travers la ville avant le XVIII^e siècle. Les accents de l'aménagement révèlent dans son état actuel une succession d'interventions du XVIII^e au XX^e siècle, diversement préservées et appréciées. Ainsi, les étapes fortes de l'aménagement des rives du Rhône n'ont pas toujours été jugées dignes d'être mises en valeur. Certaines se sont tout simplement effacées et n'existent plus que dans les archives et dans les mémoires. Les éléments conservés, comme le pont des Bergues (fig. 2) ou le pont de l'Île, auraient besoin d'une réhabilitation pour être rendus à leurs valeurs fonctionnelles et esthétiques ».

Le même auteur fournit quelques indications historiques, que nous résumons ci-dessous, à propos de certains éléments marquants du site.

Le pont de l'Île

Le passage du pont de l'Île, seul point permettant le franchissement du Rhône à l'époque romaine, est à l'origine de la ville. Il est mentionné pour la première fois, en 58 avant

notre ère, dans la «Guerre des Gaules» de Jules César et favorisera l'essor économique de la cité durant la période gallo-romaine. Divisé en deux parties par l'Île, le pont sera doublé dès le XIV^e siècle. Après l'incendie partiel de 1867, les ouvrages furent reconstruits en métal et réunis par des plates-formes cimentées pour permettre l'établissement de marchés. Entre 1950 et 1960, la circulation automobile croissante entraînera une reconstruction complète, en béton armé, de l'ouvrage.

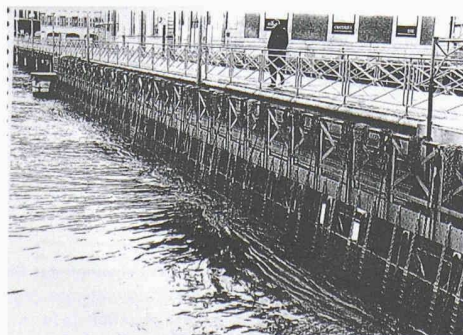
La Machine

Couplée à une digue de régulation, cette machine de pompage des eaux destinées à l'alimentation des fontaines publiques fut conçue et réalisée en 1708 par l'architecte rennais Joseph Abeille pour la Seigneurie. D'abord installée sur le bras gauche du fleuve, elle subsista jusqu'en 1842. Elle fut remplacée en 1843-1844 par un dispositif (fig. 3) dû à un ingénieur de Béziers, Jean-Marie Cordier, lequel sera augmenté en 1862 et 1872 par deux ailes. Le barrage permettant l'approvisionnement régulier en eau des turbines accentua le conflit larvé à propos du contrôle du niveau du Léman, entraînant en 1873 un procès devant le Tribunal fédéral, déjà évoqué plus haut. Installé en 1884, sous la direction de l'ingénieur Turrettini, le système de trente-neuf volets enroulables en bois permettant la régulation du débit, trace pourtant emblématique de ce dispositif hydraulique, a hélas été démantelé en 1994 (fig. 4). Le bâtiment, fortement altéré par une rénovation peu heureuse, forme avec le pont piétonnier un ensemble qui marque une limite désormais symbolique entre le lac et le fleuve.

Les Bergues, le Grand Quai et l'Île Rousseau

L'ingénieur Guillaume-Henri Dufour, qui deviendra ingénieur cantonal, conçoit entre 1825 et 1840 un nouvel aménagement de la rade et du fleuve, comprenant un dessin pour les quais des deux rives, un nouveau pont relié à l'Île Rousseau - ancien bastion devenu promenade publique - ainsi qu'une

4



5



nouvelle machine hydraulique avec une passerelle permettant de relier les deux rives. La Société des Bergues, groupe de promoteurs privés dont Dufour était actionnaire, édifie un ensemble de vingt-cinq immeubles dans le prolongement de l'hôtel des Bergues. Fleuron d'une économie hôtelière naissante, celui-ci allait être transformé et surélevé entre 1917 et 1919, alors que le Grand Quai édifié sur la rive côté Cité laissera place à un dispositif comprenant un parking sous-lacustre.

Pour tenter d'en préserver les derniers éléments disparates, le Conseil d'Etat adoptera en 1992 un plan de site de la rade, qui constitue l'un des principaux outils législatifs de préservation du patrimoine urbain de la ville de Genève.

Dans son article 1, celui-ci se fixe pour but de « préserver le site de la rade et à ce titre le caractère architectural et historique des bâtiments et ensembles situés à front de quai de la rade et des places attenantes, ainsi que les autres éléments rattachés aux quais et au plan d'eau, qui méritent protection ».

Le promeneur nocturne notera que le caractère unitaire de l'ensemble est aujourd'hui simulé au moyen d'une ligne continue d'ampoules cernant le plan d'eau. Ce procédé rudimentaire semble rappeler, à la manière d'une multitude de cierges, la mémoire de ce saisissant ensemble architectural, dont quelques clichés de la fin du siècle dernier témoignent encore de la qualité remarquable.

La ceinture fazyste

Confirmé par suffrage populaire en 1849, le démantèlement des fortifications, qui marque généralement en Europe une étape importante du développement des villes, advient à une date relativement tardive à Genève. L'édification, sur les terrains des glacis et des bastions, d'une ceinture de boulevards est attribuée par la tradition genevoise au leader de la révolution genevoise radicale James Fazy. Elle donnera lieu au lotissement du square du Mont-Blanc, sur le front du quai du même nom, ainsi qu'au lancement des deux ponts de la Coulouvrenière et du Mont-Blanc.

Le quai Turretini

Dessiné par l'architecte Maurice Braillard en 1937-1939, à la suite de la démolition du vieux quartier médiéval de Saint-Gervais, le quai Turretini représente l'amorce de la concrétisation sans lendemain d'un projet visant à faire de Genève une « Ville des Nations ». En front de quai fut édifié, entre 1948 et 1950, l'Hôtel du Rhône, œuvre de l'architecte Marc-Joseph Saugey.

Une poétique du fragment

On peut sans doute considérer que l'entrée en fonction du barrage du Seujet, entraînant la désaffectation des bâtiments des Forces motrices et de la Machine, a été l'événement déclencheur d'une réflexion globale portant sur le rôle joué par le fleuve dans l'espace urbain³.

Deux esquisses de projet avaient été menées conjointement dès 1991: l'une par l'architecte Julien Descombes et le conseiller municipal Roberto Brogini, l'autre par le conseiller municipal Roman Juon et l'architecte Philippe Beuchat, chef du service des monuments et des sites de l'Etat de Genève.

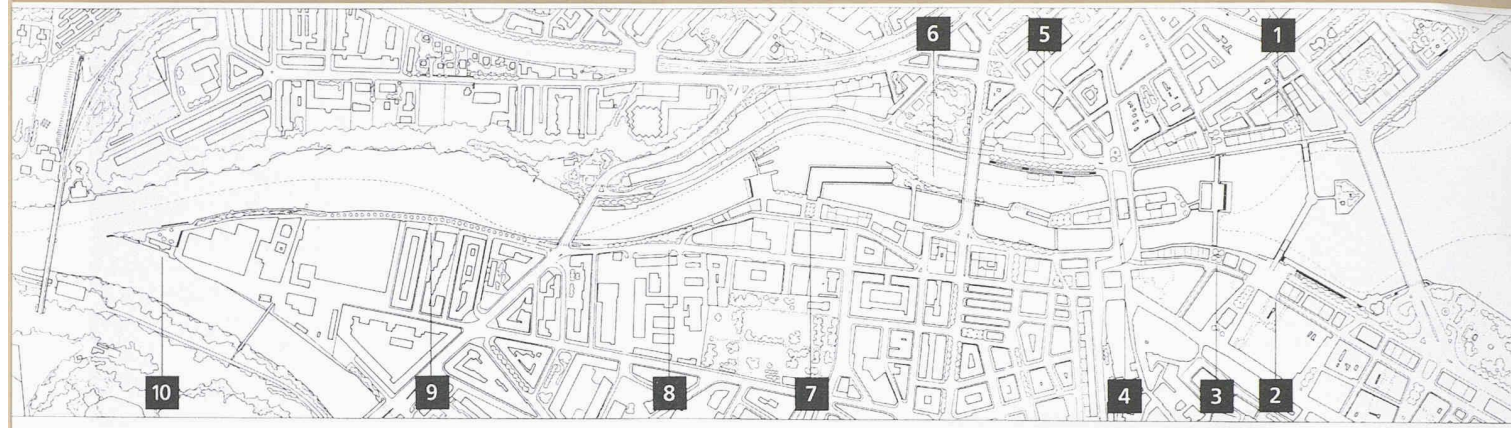
Dans un second temps, le Fonds municipal de décoration mandatait l'architecte Julien Descombes pour définir un concept d'ensemble, auxquels ont été associés les artistes Ellen Versluis, Nathalie Wetzel et Nicolas Rieben. Accueilli favorablement par le Conseil administratif au printemps 1994, le projet est développé en collaboration avec divers services de la Ville et de l'Etat de Genève, et fait l'objet d'une demande de crédit, déposée en mai 1999, pour la réalisation de six interventions rassemblées autour de la petite rade et des quais du Rhône (fig. 6).

Renonçant d'emblée à donner une identité unitaire à l'ensemble des opérations, le projet opte au contraire pour l'addition de fragments disposés sur trois cheminements parallèles - la rive droite, l'arête conduisant de l'île au bâtiment des Forces Motrices, la rive gauche. Cette stratégie a l'avantage de permettre une réalisation sans ordre chronologique particulier, chacun des fragments de projet étant confié à une équipe distincte. Elle laisse en outre la porte ouverte à des adjonctions ultérieures, dans une perspective ouverte et souple, que la dynamique engendrée par l'attribution du prix Wakker est susceptible de favoriser. Du reste, seuls les deux premiers projets présentés ci-après sont déjà achevés, les autres se trouvant à des degrés d'avancement variables.

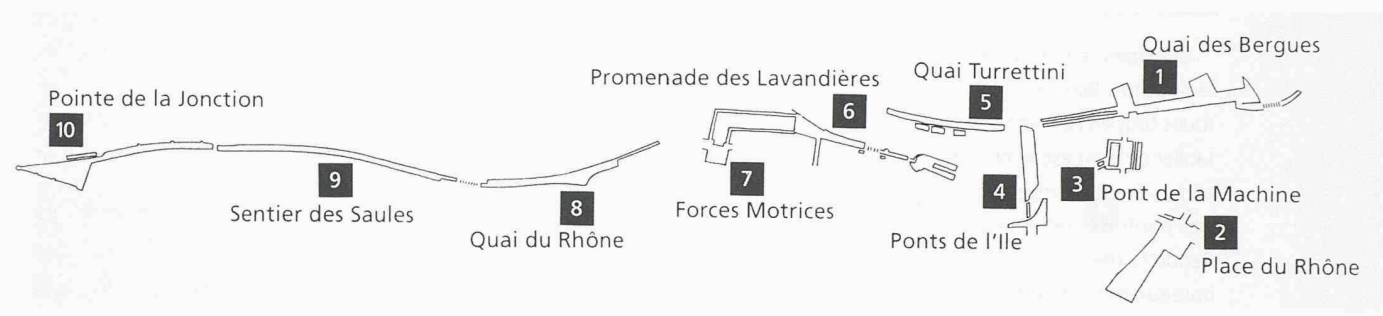
L'autre originalité de cette proposition réside dans la collaboration, instituée dès l'origine de la réflexion, entre des architectes et des artistes. L'œuvre d'art n'est plus ici considérée comme le supplément d'âme couronnant *in fine* la réalisation d'un aménagement, mais comme instrument de projet.

La logique du fragment invite le promeneur à parcourir cet espace urbain de façon aléatoire, sans diriger et canaliser ses pas selon une logique préétablie.

³ Voir à ce propos, dans la collection des Monuments d'art et d'histoire de la SHAS, le premier des volumes dédiés à Genève: « La Genève sur l'eau », placé sous la direction de PHILIPPE BROILLET, Genève, 1997



6



Six propositions

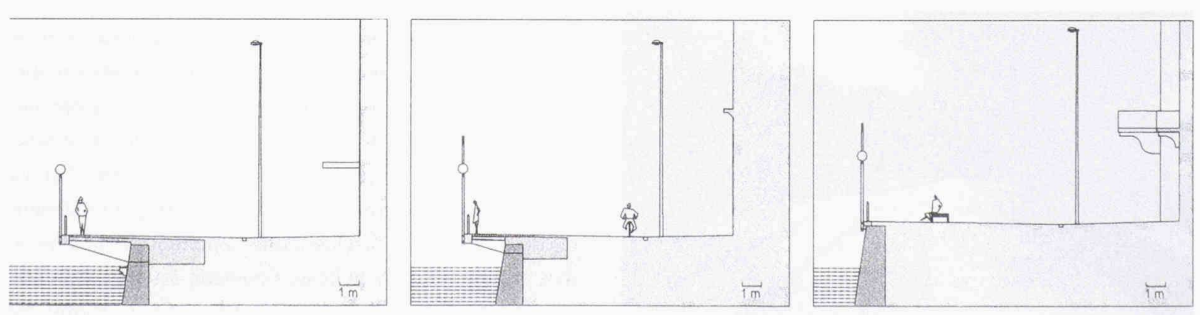
Le quai des Bergues

(Burnier, Ruataz, Robert-Tissot, architectes; Nathalie Wetzel, artiste; Boissonard, ingénieur)

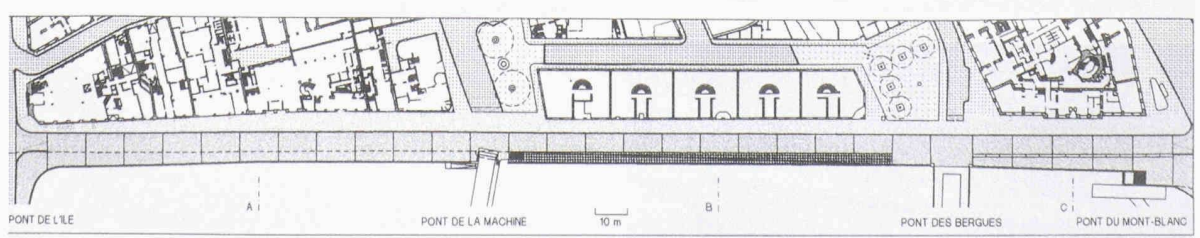
Le projet affirme l'appartenance du trottoir au socle des édifices du XIX^e siècle et propose l'extension de cette notion de socle à l'ensemble du quartier. Il anticipe la ré-appropriation progressive du quai par les piétons en requalifiant le rapport du quartier de Saint-Gervais à l'eau, tout en tenant compte des impératifs de la circulation automobile à court et moyen termes. Il est proposé de supprimer les différences de

niveaux entre la voie de circulation et les trottoirs, la distinction se faisant par la matérialisation du sol (fig. 7): le socle du quartier est traité en béton modelé - trottoir à la genevoise -, alors que le quai-promenade est en bitume, rythmé par des joints métalliques. Un caniveau en fonte sépare ces deux traitements de sol sur toute la longueur du quai.

La proposition artistique de Nathalie Wetzel met en évidence la naissance du porte-à-faux sur le quai par la disposition au sol d'une grille en caillebotis, remplie par le bitume côté terre et laissant apparaître l'eau côté fleuve. Cette grille rectangulaire, d'une dimension de 4 m par 120, est ainsi divisée en deux triangles rectangles, l'un transparent et l'autre opaque (fig. 8).



7

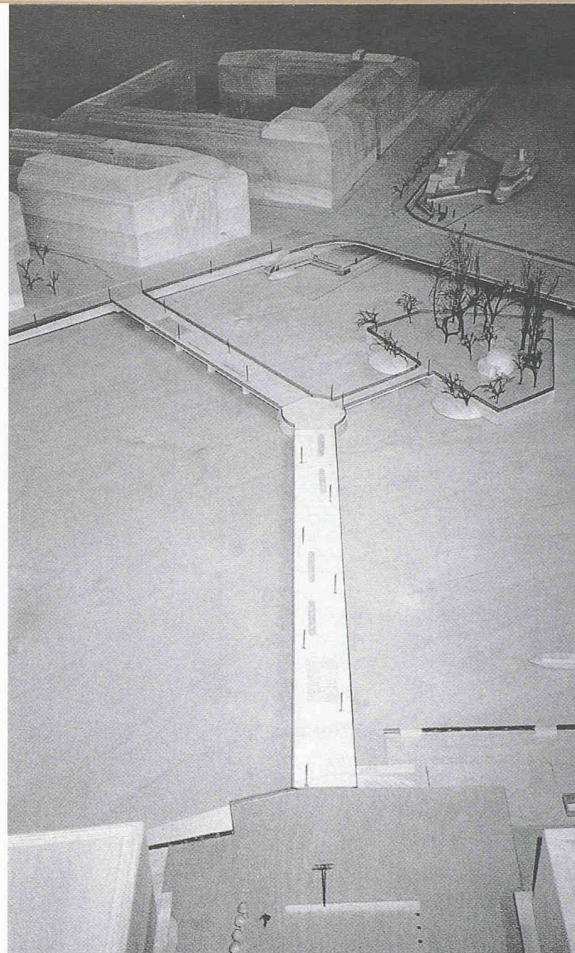


8

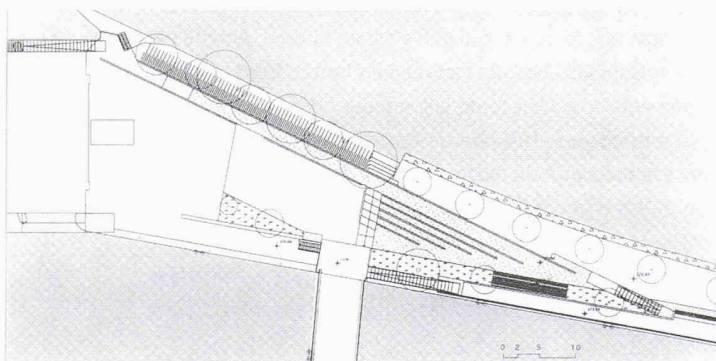
Le pont des Bergues

(Andrey, Varone, Vasarhelyi, architectes; C. Fischer, ingénieur)

Considéré à la fois comme lieu de passage et de station, le pont des Bergues offre une mixité entre piétons et deux-roues tout en permettant l'accès des véhicules d'urgence. Le tablier du pont est revêtu d'enrobé bitumineux, le rythme des arches étant marqué par des joints de dilatation en métal. Des poutrelles non-jointives ménagent des transparences à l'endroit des deux nouvelles passes aménagées pour les bateaux des *Mouettes genevoises* (fig. 9). Plusieurs bancs doubles orientés vers le plan d'eau alternent avec des luminaires, ménageant ainsi plusieurs places de repos. La géométrie calme et simple de cet aménagement vise à restituer le caractère de promenade du pont.



10



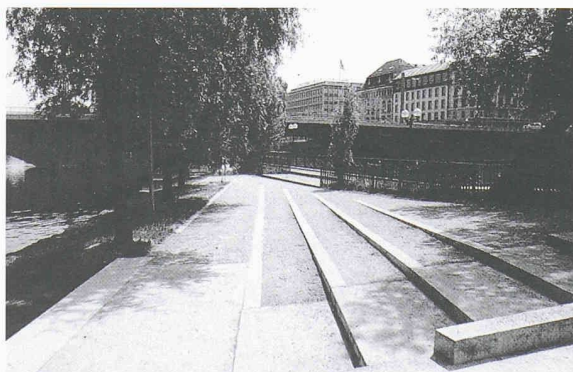
La promenade des Lavandières et la passerelle des Forces Motrices

(Julien Descombes, architecte; Jean-Pierre Cêtre, ingénieur)

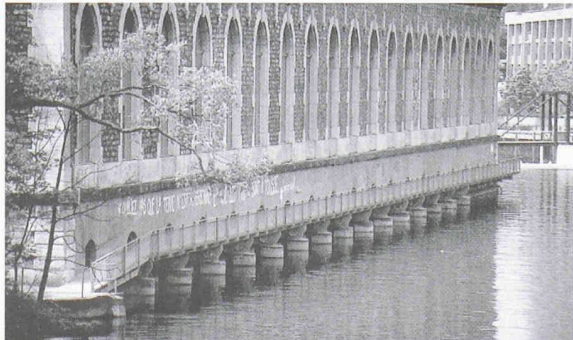
Lors de la restauration des Halles de l'Île, la Ville de Genève avait réaménagé la digue séparant les deux biefs du Rhône jusqu'au Bâtiment des Forces Motrices, dans lequel l'Etat de Genève a installé une nouvelle scène lyrique.

Dans l'aménagement du terre-plein des Lavandières, les moyens mis en œuvre répondent tout d'abord à un besoin de clarification de la situation. Le contact avec le fleuve et les parcours étaient rendus difficiles par toute une série d'obstacles qu'il a d'abord fallu supprimer pour créer une géométrie simple, s'appuyant sur les deux bras du fleuve et rétablissant les parcours en continuité avec l'eau (fig. 10). La construction d'une passerelle publique le long du bâtiment découle d'un processus identique. Situé au niveau légal le plus proche possible de l'eau, l'ouvrage est accessible aux personnes handicapées, aux poussettes et aux cyclistes. Sa position est comparable à celle de la passerelle d'entretien originelle (fig. 11 & 12).

11



12



Le pont de la Machine

(Julien Descombes, architecte; Ellen Versluis, artiste; Jean-Pierre Cêtre, ingénieur)

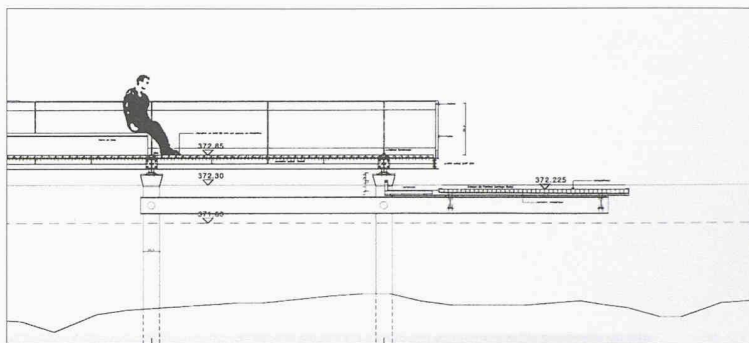
Le projet prévoit l'installation d'un plancher, d'une dimension de 45 m sur 12, en amont du pont de la Machine. Formant un plan bas au plus près de la surface du fleuve, il repose sur une structure de pieux en béton indépendante du pont (fig. 13). La liaison avec celui-ci est assurée par un escalier. Les trente-neuf rideaux du barrage de la Machine, démantelé en 1994, ont été conservés et sont replacés à la limite de la plate-forme dans un dispositif imaginé par l'artiste Elle Versluis. Dans leur nouvelle position fixe, ces éléments apparaissent ou disparaissent en fonction des variations du niveau du lac (fig. 14).

La place du Rhône

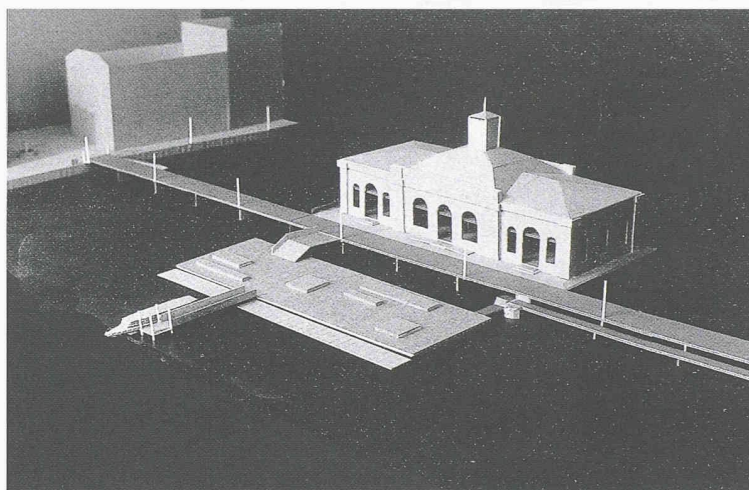
(Massimo Lopreno, architecte; Markus Raetz, artiste; Jean-Pierre Cêtre, ingénieur)

La place du Rhône se définit davantage par ses débouchés visuels que par la qualité architecturale des bâtiments qui l'entourent. Elle s'apparenta longtemps à une surface résiduelle vouée au stationnement des véhicules. Cet espace de transition permet de relier les rues marchandes de Genève au quai et, par le pont des Bergues, à la rive droite du Rhône. Le projet d'aménagement (fig. 15) s'articule autour de l'œuvre de Markus Raetz, une sculpture installée sur la place à la manière d'un mât de cocagne. Jouant sur l'anamorphose, celle-ci est constituée de plusieurs éléments en fer, formant, selon un certain point de vue, les lettres d'un mot, ou, à partir d'un autre angle d'observation, d'autres lettres composant un mot différent.

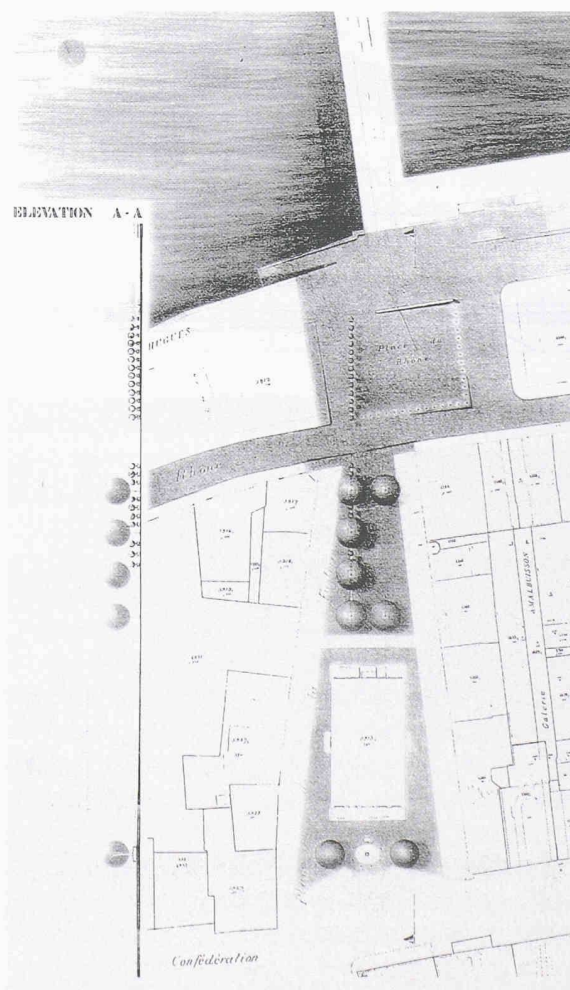
Formant un angle avec le banc placé au pied de ce dispositif, la trace au sol d'un caniveau traverse l'espace au-delà de la rue du Rhône et conduit jusqu'au Temple de la Fusterie. Elle est soulignée par un alignement de buis en fûts, installé là pour la belle saison et déplacé durant la période hivernale. La nuit, à l'angle opposé de celui formé par les buis et le banc, des balises lumineuses proposeront une lecture inversée de l'espace de la place du Rhône, répondant à l'éclairage linéaire du cordon d'ampoules de la rade. À l'exception des bandes de granit, l'ensemble de la surface de la Fusterie et de la place du Rhône sera recouvert d'un enrobé bitumineux qui permettra de renforcer leur unité.



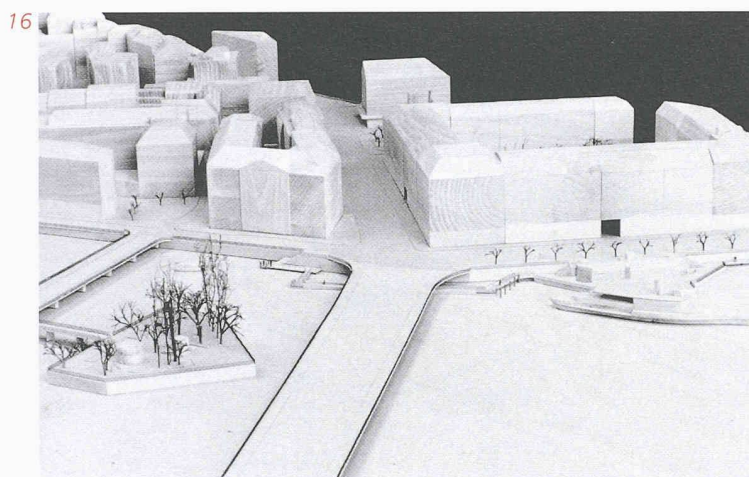
13



14



15



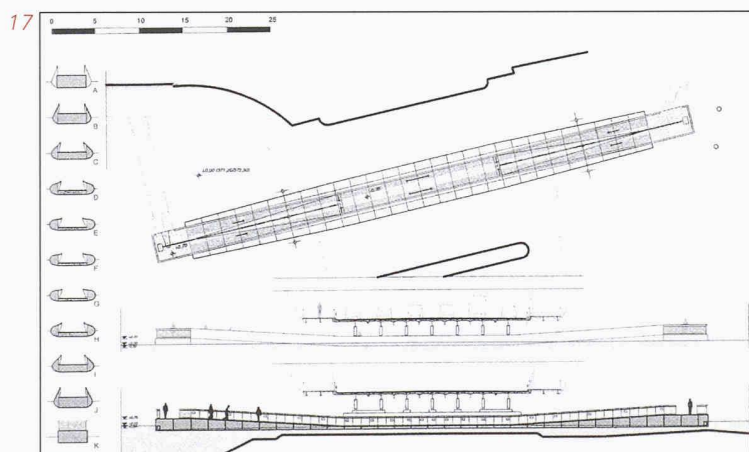
La passerelle sous le pont du Mont-Blanc

(Hani Buri, Olivier Morand, Nicolas Vaucher, architectes;
Jean-Pierre Cêtre, ingénieur)

Le passage piéton sous le pont du Mont-Blanc permet de relier la promenade du quai des Bergues à celle du Mont-Blanc en évitant les nuisances dues au trafic du carrefour, à la tête Ouest du pont. Ce passage au niveau de l'eau se rattache à deux dispositifs existants, l'escalier du quai des Bergues et le débarcadère de la Compagnie genevoise de navigation (fig. 16).

L'élément central du passage est constitué d'une barge flottante monolithique en acier située sous l'arche de la première travée du pont du Mont-Blanc. Centrée à l'axe de la voûte, la barge se positionne à l'endroit où le vide de passage est le plus important, afin de tenir compte des variations du niveau du lac (fig. 17).

En quittant le niveau où se situe le trafic automobile, l'utilisateur se trouve à proximité directe de l'eau, quel que soit le niveau du lac. Les deux extrémités de la barge flottante offrent des points de vue inédits sur l'île Rousseau et le pont de la Machine d'une part, sur la rade et le jet d'eau d'autre part. Deux passerelles articulées relient les éléments fixes des débarcadères à l'élément mobile que constitue la barge. Une estacade située en contrebas de l'escalier des Bergues offre une nouvelle station aux bateaux des Mouettes genevoises. En amont, l'estacade existante, destinée aux bateaux privés, est élargie.



LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DES RIVES DU LAC DU BOURGET

La figure de Rousseau semble stimuler les riverains du Rhône, également au-delà du Fort de l'Ecluse. L'évocation du séjour que fit le jeune Jean-Jacques aux Charmettes, près de Chambéry, est ainsi mise en exergue dans une plaquette présentant le projet «Grand lac», pays du lac du Bourget.

Sis à proximité du cours du Rhône, auquel il est relié par le canal de Savières, celui-ci est le plus vaste des lacs entièrement situés sur le territoire français. Ses abords proposent un site d'une qualité remarquable, bordé par le Massif des Bauges et la Chaîne de l'Eprie. Cependant, la proximité des deux pôles urbains de Chambéry et d'Aix-les-bains ainsi que de plusieurs voies de communication importantes exercent sur lui une pression considérable. Pour tenter d'y faire face de manière coordonnée, un projet pluridisciplinaire d'aménagement des rives du lac, envisagé sous l'angle du développement durable, a été lancé en 1999 sous l'égide d'un comité de pilotage composé d'élus et d'administrations départementales de la Savoie. S'échelonnant tout au long des quinze prochaines d'années, les interventions envisagées dans le cadre du projet répondent à trois types de préoccupations:

- l'amélioration de la qualité écologique du site, par le traitement des eaux, de l'air et des paysages (2113 Mios FF)
- une réforme progressive des comportements humains à laquelle ce volet «Contrat social» du projet prévoit d'allouer 76 Mios FF
- le développement économique dans la perspective d'une gestion économe du territoire et de ses ressources; dans ce cadre, il est prévu d'attribuer un budget de 759 Mios FF à trois secteurs d'activité: le thermalisme, le tourisme et les activités industrielles et de service.