

La formation de la rade de Genève

Autor(en): **Frommel, Bénédic**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **136 (2010)**

Heft 23/24: **Eaux vives**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131147>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La formation de la **rade** de Genève

Doublement de la superficie de la zone constructible, raccordement au réseau ferroviaire naissant, amélioration des liaisons entre les deux rives du Rhône et création d'un port – Genève se transforme durant la décennie 1850-1860 en un vaste chantier. Menées lors de la démolition des fortifications, ces opérations dessineront les contours de la cité du bout du lac pour les 150 ans à venir. Elles ont pour toile de fond le différend qui oppose le Canton, partisan d'une politique volontariste de grands travaux d'infrastructure, à la Ville, favorable, pour sa part, à un développement urbain graduel. En dépit de cet antagonisme, la question portuaire fut, au terme de huit années d'études, résolue à la satisfaction des deux parties.

Jusqu'à l'avènement du chemin de fer au milieu du 19^e siècle, la voie d'eau constitue dans la région lémanique le mode de transport privilégié pour les matériaux lourds (pierres de construction, bois de chauffage, etc.) et les denrées alimentaires conditionnées (vin, fromage, sel, etc.). Les principaux centres portuaires sont alors Morges, Vevey, Le Bouveret, Meillerie et, surtout, Genève, desservi par plus d'une cinquantaine de barques à voiles latines.

Construit en 1834-35 sous la direction de l'ingénieur cantonal Guillaume-Henri Dufour, le port du Commerce (fig. 1) situé à Longemalle comprend trois parties: une jetée fortement coudée protégeant un bassin d'une capacité de six barques, un plan incliné pour le déchargement et une zone d'entreposage. L'avant-port est défini par une estacade (située à peu près à la hauteur de l'actuel pont du Mont-Blanc), formée d'un barrage de pieux ménageant une étroite passe d'entrée que l'on ferme avec une chaîne. Le développement du trafic marchandises a toutefois vite fait d'engorger l'ouvrage et ses abords. La situation n'est guère meilleure extra-muros. Du côté des Eaux-Vives, le port de la Scie ne comprend pas la moindre protection, bien qu'il soit implanté face à la bise. Sur la rive droite, la baie du Fossé Vert (actuelle place des Alpes), moins exposée à la bise

en raison de sa situation en retrait, se révèle impraticable en période de basses eaux. Faute de places, de nombreuses embarcations de plaisance mouillent au-devant du hameau des Pâquis.

Une rade portuaire

Portés au pouvoir en 1846 sur un programme d'ouverture politique et économique, les radicaux se sont notamment engagés à démolir la couronne de fortifications qui entrave le développement de la ville. A cet effet, ils lancent en 1848 un concours sur le « meilleur emploi » à faire des anciens terrains militaires. C'est dans ce cadre que se fait jour l'idée d'une grande rade portuaire établie en amont de la petite rade intra-muros. Lauréat de la compétition avec un projet visant à rééquilibrer la rive droite, l'architecte Samuel Darier



Fig. 1 : Le port du Commerce, vers 1855 (BGE-CIG, photo Olivier Zimmermann)

Fig. 2 : « Plan de la Ville de Genève, projet n° 2 », par Samuel Darier, novembre 1848 (BGE-CIG, photo Olivier Zimmermann)

Fig. 3 : « Projet général de port », par Alexandre Rochat-Maury, 5 novembre 1854 (AEG, photo Matthias Thomann)



2

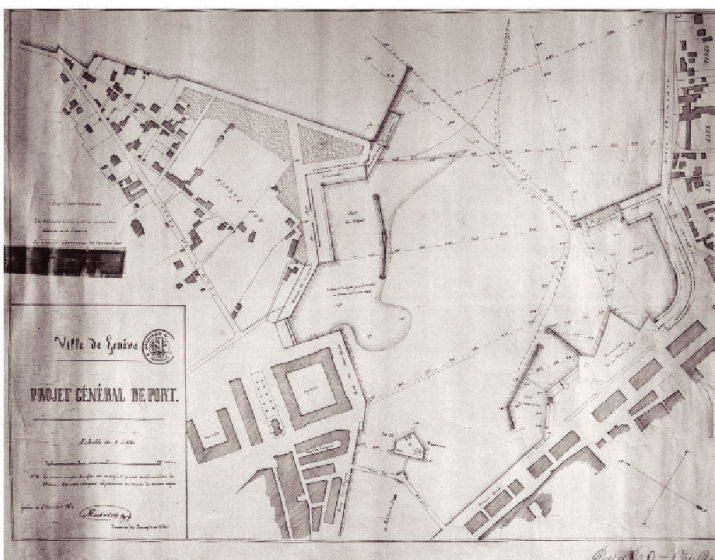
propose de fermer l'extrémité du lac par un jeu de trois jetées ancrées approximativement à la hauteur des actuelles rues de l'Ancien-Port et des Vollandes (fig. 2). Le dispositif définit un vaste avant-port, protégé de l'action directe de la vague de bise, qui dessert aussi bien le port du Commerce, inchangé, qu'un nouveau port à construire sur la rive droite. Etabli le long de la berge des Pâquis, l'ouvrage articule deux zones, le Fossé Vert, dont la baie agrandie abriterait les embarcations légères et de plaisance, et le port marchand à proprement parler, avec son quai de déchargement et son bassin protégé par un môle coudé.

La loi sur la démolition des fortifications est votée le 15 septembre 1849. Le texte stipule que l'urbanisation des anciens terrains militaires s'opérera en arc de cercle depuis les rives du lac, au fur et à mesure des besoins. Par ailleurs, il incombe à la Ville de construire à ses frais un port aux Pâquis, et de perfectionner ou d'agrandir celui qui existe sur la rive gauche. Mais à peine le dossier est-il empoigné qu'il se trouve relégué au second plan par le différend qui s'est installé entre les autorités municipales et cantonales à propos des modalités de planification de la nouvelle ceinture. Si les secondes, pressées d'enranger de l'argent pour financer la poursuite de leur politique de grands travaux, poussent pour un aménagement rapide des terrains et pour leur densification, les premières se montrent plus soucieuses de la qualité des espaces à créer et de leur liaison avec les quartiers existants.

Deux jetées pour protéger de la bise

La question portuaire gagne en acuité avec la réactualisation en 1852 du projet de chemin de fer Lyon-Genève. La voie d'eau et le rail sont alors envisagés comme des modes de transports complémentaires, le fret détourné par le train devant être compensé par une hausse des échanges avec le Chablais. Pour assurer les transbordements, une liaison est à prévoir entre la station et le port. Deux projets sont en lice, une gare de rebroussement à la Servette et une gare de passage aux Terreaux-du-Temple. Les deux options plaident pour un port établi aux Pâquis, raccordé au rail par une voie tracée le long de l'actuelle rue des Alpes.

Toutefois, si l'aménagement d'un ouvrage dans le prolongement du quai du Mont-Blanc est acquis, le projet achoppe sur le maintien du Fossé Vert et le retrait de l'alignement du quai marchand à la hauteur de la berge existante. Ces deux conditions sont en effet imposées par le Canton, qui s'est engagé à assurer le dégagement visuel du square du Mont-Blanc. Pour ces raisons, les deux variantes présentées en 1853 par la Ville sont écartées. Tous les espoirs de cette der-



3

Fig. 4 : « Projet général de ports », par Alexandre Rochat-Maury, 15 janvier 1855 (BGE)

Fig. 5 : « Projet général de port », par Léopold Blotnitzki, décembre 1856 (AEG, photo Matthias Thomann)

nière se portent alors sur Alexandre Rochat-Maury, le nouvel ingénieur municipal, qui s'attèle au dossier durant l'été 1854. Partisan d'une infrastructure multifonctionnelle conçue à l'échelle de l'agglomération, Rochat-Maury élabore un plan qui ferme l'extrémité du lac avec deux jetées orientées et dimensionnées de façon à ce que les musoirs soient dans l'axe de la bise (fig. 3). L'avant-port ainsi formé se prête de la sorte à la navigation en toute saison. Si cette facilité profite avant tout à la batellerie marchande, elle ouvre également la voie à la mise en place d'une liaison entre les rives par des pontons à vapeur. Au-devant des Pâquis, un « promontoire artificiel », réalisé avec les matériaux extraits du lac, redessine les contours de la rive. Le nouveau quartier comprend diverses constructions dont des « magasins pour le commerce », ainsi qu'une école de natation et une promenade. Sur la rive gauche, le port de la Scie est remplacé par celui des Eaux-Vives, qui se développe à l'abri du second môle. A nouveau, le projet est écarté par le Canton qui, outre la question des vues et de l'emprise sur le lac, invoque sa crainte qu'un quartier gagné sur l'eau ne dévalorise les anciens terrains militaires qu'il aménage alors à grands frais.

De guerre lasse, Rochat-Maury conçoit alors une variante répondant scrupuleusement aux prescriptions du gouvernement. L'idée d'une rade fait place à deux ports indépendants disposés symétriquement (fig. 4). Ces derniers sont ancrés directement aux berges existantes de façon à limiter leur emprise et l'étendue des remblayages. Si la composition est dépourvue d'avant-port, la linéarité des quais marchands le long de la route d'Hermance, achevée depuis peu, et dans le prolongement du quai du Mont-Blanc, a pour effet de créer un jeu de miroir entre les deux rives. Le raccordement à la gare s'opère par une boucle qui contourne par le nord les Pâquis. Présenté le 2 février 1855, le projet est lui aussi écarté, par le Conseil municipal cette fois-ci.

Une synthèse heureuse

En 1856, l'échéance ferroviaire approchant – printemps 1858 –, le cours des événements se précipite. Le dos au mur, le Canton dessaisit la Ville du dossier pour le confier à l'ingénieur cantonal Léopold Blotnitzki, un spécialiste du rail d'origine polonaise, arrivé à Genève en 1853. C'est alors que les partisans de la constitution d'une rade, dont le dis-



4



5

Fig. 6 : Le port des Eaux-Vives, vers 1880 (BGE-CIG)



cours était jusque-là centré sur les questions d'exploitation, entreprennent d'élargir leur argumentation sur les atouts que représenterait une telle infrastructure pour l'agrément et le tourisme. Dirigé par des radicaux dissidents, le journal *La Démocratie* publie ainsi le 10 avril 1856 un article sur le projet « grandiose » qui consisterait à « transformer toute la surface du lac, entre les bains Lullin, les Pâquis et la ville, en un immense port ou rade », dans lequel « se trouveraient sûrement abritées toutes les embarcations, quelle que soit leur nature ». Le plan d'eau serait par ailleurs doté d'une île artificielle établie à l'arrière de la passe d'entrée, qui « embellirait la vue du lac sans la masquer et offrirait un charmant but de promenade pour les embarcations ». L'information est reprise quatre jours plus tard par le *Journal de Genève*.

L'adoption le 12 décembre 1856 du « Projet général de port » par le Canton, suivi du vote du crédit de construction par le parlement, clôt le débat. Il apparaît que le plan définitif (fig. 5) constitue une synthèse particulièrement heureuse des trois projets précédents. De la première variante de Rochat-Maury, il emprunte le concept de rade avec son plan d'eau protégé par deux jetées. De la seconde, il reprend l'inspiration classicisante, la symétrie des quais et des jetées. Enfin, de la proposition de *La Démocratie*, il retient l'idée d'une promenade, localisée, pour des raisons de navigation, au coude de la jetée des Pâquis.

Du port à un espace de détente

Les travaux débutent le 19 janvier 1857 pour se terminer le 24 février 1858, trois semaines avant l'arrivée du train. Les remblayages opérés à l'arrière des quais ne sont achevés quant à eux qu'en 1860. Sur la rive droite, une partie des matériaux provient de la tranchée ferroviaire de Châtelaine, longue de 2 km. Se faisant face, les deux jetées de 375 m (Pâquis) et 275 m (Eaux-Vives) définissent un plan d'eau de 33 hectares, protégé de la vague de bise et du ressac. Le bassin est dragué à une profondeur de 2,80 m environ en eaux moyennes. Pour éviter qu'il ne s'envase, les môles comprennent un petit passage, appelé goléron. Signalée par deux feux, la passe d'entrée fait 230 m de largeur, soit celle du Rhône à son entrée dans la ville. Un troisième môle, finalement remplacé par un brise-lame réalisé 350 m en amont, protège la passe des remous. Les quais de déchargement sont établis environ 35 m en avant des berges. Leur développement généreux (270 et 350 m) permet d'accueillir respectivement trente et trente-huit barques d'une largeur moyenne de 9 m. L'espace à terre est organisé de façon rationnelle, afin de ménager des surfaces importantes de dépôt tout en assurant une bonne fluidité. Quatre grues, deux par côté, facilitent les opérations de déchargement et de radoub.

La construction en 1862 du pont du Mont-Blanc condamne le port du Commerce en même temps qu'il régularise le fond de la rade. Les barques partagent le plan d'eau avec les bateaux à vapeur touristiques et, dès 1873, avec les « mouches », qui relient les deux rives. Par ailleurs, les jetées abritent quelques places d'amarrage pour les canots de pêche et les embarcations de plaisance. En 1874, on enregistre 1445 arrivages de pierres, assurés par une centaine de barques. Au tournant du XX^e siècle, ces dernières ne sont plus qu'une trentaine mais leur capacité de charge s'est accrue, tandis que les matériaux de construction traditionnels cèdent le pas aux composants du béton (ciment, graviers, sable, etc.). Le déclenchement de la Grande Guerre met fin à l'activité de transport lacustre. Dans le même temps, avec l'installation en 1891 du Jet d'eau, suivie de l'aménagement pour l'Exposition nationale de 1896 des terrasses et du phare Belle Epoque sur la jetée des Pâquis, la rade entame sa mue en un espace principalement dévolu à la détente.

Bénédict Frommel, historien
Inventaire des monuments d'art et d'histoire
DCTI – Office du patrimoine et des sites
1, rue David-Dufour, CP 22, CH – 1211 Genève 8

Pour en savoir plus : PHILIPPE BROILLET (dir.), *La Genève sur l'eau*, coll. Les Monuments d'art et d'histoire du canton de Genève, tome I, Editions Wiese, Bâle, 1997, pp. 133-135 et 182-193