Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 72 (2000)

Heft: 6

Artikel: Voie-de-Gex au Grand-Saconnex : restauration de douze logements

Autor: Boujol, Bernard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-129818

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: 10.12.2025

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

Voie-de-Gex au Grand-Saconnex
RESTAURATION DE DOUZE LOGEMENTS

Architectes
Bernard BOUJOL & Nicolas DELACHAUX
Architectes REG A - EPFL - SIA
1201 GENEVE - 1260 NYON

Maître d'ouvrage
Office Fédérale des Contructions et de la Logistique

HISTORIQUE
En 1995, l'OCF (devenu entre temps l'OFCL) mandata les architectes dans le but d'analyser l'ensemble de la Voie-de-Gex composé de trois bâtiments de fonction pour douaniers: procédure qui devait en principe aboutir à plutôt démolir et reconstruire, que de conserver et réadapter ces logements à une vie familiale contemporaine.

Après une première visite du site, il paraissait évident pour les architectes que ce projet, conçu par l'architecte Rivoire en 1959, présentait des qualités typologiques propres à être défendues, (basées sur un modèle évolué des cités ouvrières du début du XXe siècle, mais rarement suivies d'applications à Genève). Peut-être doit-on l'aboutissement de ce projet au fait qu'il y a eu adéquation entre le type d'habitants (des douaniers en l'occurrence) formant un ensemble collectif soudé par obligation professionnelle, que l'Etat de Genève en était le Maître d'Ouvrage initial, (combien même cet ensemble sera remis ultérieurement à la Confédération dans le cadre d'échanges de compétences liées au développement de l'aéroport de Cointrin).
On releva donc les traces remarquables du projet à conserver comme suit:

- Projet de logements collectifs «en bandes» alliant vie privée et communautaire

- Utilisation du parcellaire largement défini et maîtrisé dans son environnement

- Implantation en trois bandes identiques dominant la plaine du Pays de Gex

- Définition stricte des circulations collectives et privatives

- Organisation de logements répétitifs (tendant à une rationalisation technique, donc financière)

- Séparation stricte des lieux de jour et de nuit (demi-niveaux et escaliers)

- Services collectifs intérieurs (chaufferie ,buanderies)

- Services privatifs intérieurs (ateliers, caves)

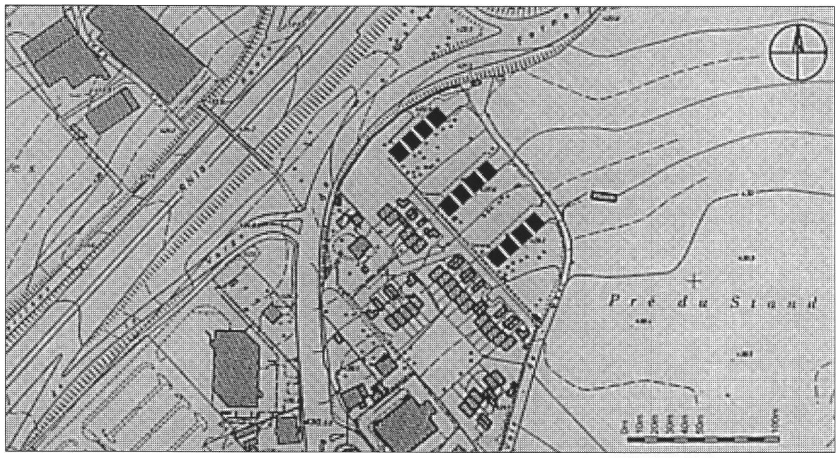
- Services collectifs et privatifs extérieurs (potagers et jardins de plaisance).

On nota également que cette réalisation, après plus de trente années de vie, présentait malheureusement un anachronisme certain par rapport à son environnement initial, tant les nuisances permanentes l'avait mise en situation de fragilisation (autoroute, aéroport, ligne à haute tension).

Il était aussi intéressant de noter l'image que renvoyait les nouvelles habitations collectives voisines (bâties dans les années 1980), pour comprendre l'importance du projet Rivoire eu égard à la dégradation d'habitat rencontrée dans ces nouveaux projets: rétrécissement du parcellaire, fausse mise en collectif, relations de voisinage exacerbées, etc..., montrant par là la perversité d'un territoire mal contrôlé à tous égards.

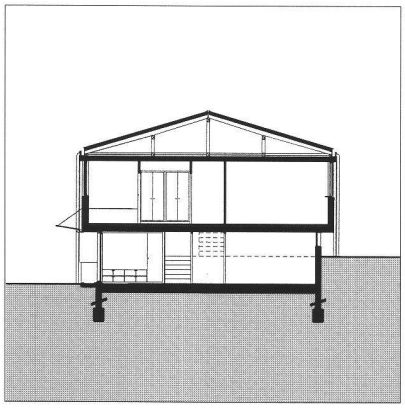
Quant à l'aspect financier de l'opération, il était utile de faire remarquer au Maître d'ouvrage que de pratiquer la «tabula rasa» et de densifier le parcellaire dans les conditions d'environnement actuel, ne permettrait pas un rendement financier positif. Il était donc plutôt judicieux de remettre en état le bâti existant, en utilisant la structure de base de bonne composition (représentant environ le 30% de la valeur des logements), qui permettrait un investissement public moindre et permettrait également de (re)louer ces logements

Plan de situation

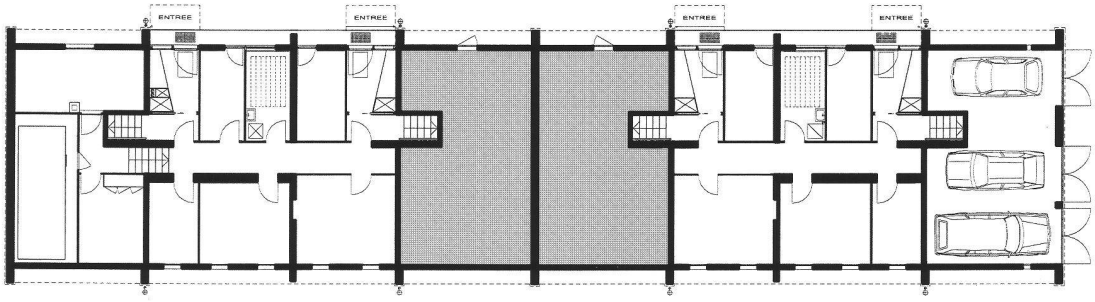


aux mêmes taux que ceux pratiqués antérieurement.

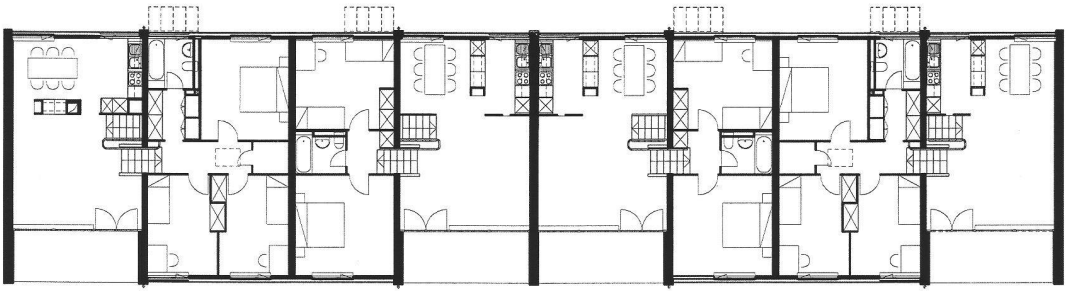
Dès lors où les analyses comparatives - urbanistiques, constructives, financières - montreront le bien-fondé de la démarche à conserver ce patrimoine de l'architecture moderne, les architectes mettront en place un processus d'interventions propres à la réhabilitation de cet ensemble.



Ci-dessus: la façade entrée
Ci-contre: la coupe transversale
Ci-dessous: le plan du rez inférieur avec l'entrée et les services, le plan du rez supérieur avec la partie jour et la partie nuit un demi-niveau plus haut

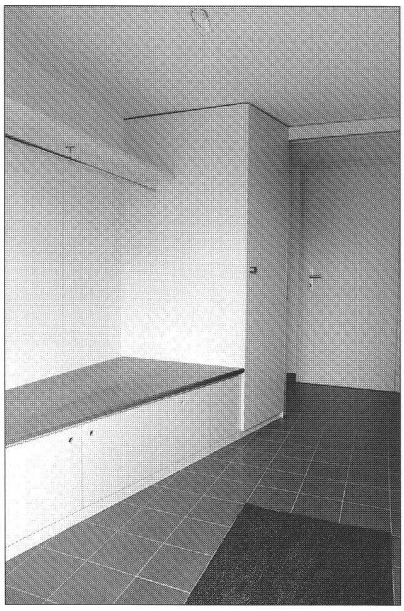


REZ INFERIEUR



REZ SUPERIEUR

Ci-dessus: le 1er demi-niveau avec la cuisine et coin repas
Ci-dessous; l'entrée avec ses rangements



ETUDE
L'étude sera donc menée de manière à préserver l'ensemble architectural acquis, d'en gommer si possible les défauts d'origine et d'en supprimer les interventions pelliculaires ultérieures non cohérentes.

L'approche d'une «architecture moderne» s'effectuera donc de même manière que l'approche d'un «bâtiment ancien», à la différence fondamentale que les matériaux et matériel contemporains, plus sophistiqués, se présenteront de manière souvent plus dégradée, notamment en ce qui concerne les installations techniques. Il faudra donc utiliser une approche plus modificatrice que conservatrice afin de remettre en forme cet habitat dans un mode de vie contemporain, dont on pourrait admettre les manquements dans un bâtiment plus ancien.

TRAVAUX
Les architectes s'efforceront donc à n'intervenir seulement là où il était nécessaire:

- En façades, la mise en place dans les années 1970, d'isolation périphérique, d'une nouvelle mise en couleurs des façades, de la pose de panneaux solaires, auront partiellement gommé les lignes directrices du projet initial; il s'agira donc de réaffirmer les lignes horizontales et la (dé)composition des panneaux (bois, verre, maçonnerie).

- L'intérieur des logements sera repris au niveau des installations, dans les mêmes lieux, en leur donnant une dimension plus propice à une vie familiale actuelle (cuisines - buanderies par ex.).

- L'étude technique portera également à la correction physique du bâtiment (isolation des façades mal gérée), ainsi qu'une étude complète au niveau acoustique tant intérieur qu'extérieur (changement de vitrages sur l'aéroport et mise en place d'un mur antibruit sur l'autoroute).
De même, une nouvelle mise en oeuvre sera proposée au travers de nouveaux matériaux de finitions (sols, murs, plafonds, boiseries).

En complément, et pour rendre ces lieux plus agréables d'approche, un projet d'auvents sera proposé, affirmant une nouvelle lecture des logements.

Une attention particulière sera portée sur l'équipement des entrées - composées de manière frustre lors du projet initial - en y intégrant dans un espace minimum un équipement propre à l'accueil (tablette pour s'asseoir, armoires à chaussures et habits, porte coulissante, isolation thermique, nouveau sol et boiseries).

Les espaces extérieurs subiront un léger réaménagement: les accès véhicules seront complétés et un éclairage différencié sera intégré aux cheminements piétons; une pergola fleurie marquera l'entrée du site.

Ainsi fait, le projet initial retrouvera, dans la mesure du possible, ses traces d'origine, tout en le dotant de quelques signes distinctifs contemporains.

Bernard Boujol

CARACTERISTIQUES FINANCIERES

Volume SIA	7281.00 m3	-	prix m3 SIA (CFC 2 bât.) fr.	374.-/m3
Surface SIA	2196.00 m2	-	prix m2 SIA (CFC 2 bât.) fr.	1240.-/m2