

L'avènement du réseau ferroviaire à Genève et les liens de Cornavin avec le Midi de la France : une rencontre insolite entre pionniers du chemin de fer au XIXe siècle

Autor(en): **Courtiau, Catherine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera**

Band (Jahr): **48 (1997)**

Heft 1: **Eisenbahn = Chemins de fer = Ferrovia**

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-394073>

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.

L'avènement du réseau ferroviaire à Genève et les liens de Cornavin avec le Midi de la France

Une rencontre insolite entre pionniers du chemin de fer au XIX^e siècle

Après quinze années de tergiversations, la première opération immobilière sur les terrains des anciennes fortifications, celle de la construction du square du Mont-Blanc dès 1851, fut achevée par l'édification de l'Hôtel de la Paix, grâce à la rencontre, au milieu du siècle passé, de deux «ingénieurs-entrepreneurs», pionniers du chemin de fer, le baron du Bord et Louis Favre. L'emplacement de ce square conditionna celui de la première gare de Genève à Cornavin, après de nombreux projets et débats contradictoires.

Afin de mieux saisir les circonstances de la rencontre de ces deux personnalités et l'enjeu de l'avènement assez tardif du chemin de fer à Genève, il s'agit d'évoquer, en préambule, quelques repères historiques sur la période allant de la révolution radicale en 1846 à l'inauguration, en 1858, de cette gare de Cornavin. Sans entrer dans les détails d'une chronologie très complexe, nous tenterons néanmoins d'esquisser cette tranche de l'histoire genevoise qui vit se succéder trois gouvernements différents, vécut le démantèlement tant controversé de ses fortifications dès 1850 et les premières ventes des nouvelles parcelles de terrain ainsi conquises, qui contribuèrent à l'extension des limites de la ville.

Genève, ancienne plaque tournante de l'Europe occidentale

Au milieu du XIX^e siècle, l'avènement du chemin de fer bouleversa non seulement l'image des villes et des campagnes, mais aussi les mœurs et les mentalités. Genève n'échappa nullement à cette révolution industrielle et sociale, d'autant plus que sa situation géographique la prédisposait, depuis son origine, à être au centre des voies de communications de l'Europe de l'Ouest. Située à l'émissaire du Léman et sur les rives du Rhône, cette ville d'eau avait souvent été convoitée pour son emplacement stratégique entre le nord et le sud. La beauté de son site favorisa très tôt la navigation de plaisance qui s'y développa depuis le lancement, le 28 mai 1823, du premier bateau à vapeur du Léman (et de Suisse), le *Guillaume-Tell*¹.

Dès l'époque romaine, Genève possédait un réseau de routes rayonnant depuis son centre. La ville était dotée de nombreux ports de marchandises et de pêche. Cependant, la navigation sur le Rhône de Genève à Lyon, pour rejoindre la Méditerranée par voie fluviale, était impossible en raison des données géographiques, mais aussi des obstacles qui encom-

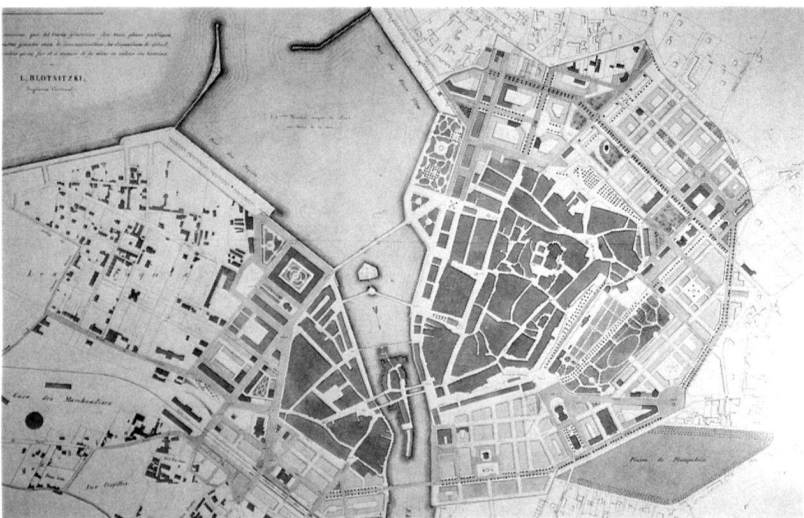


1 Aquatinte coloriée de Jean DuBois (1789–1849). Vue sur le Fossé Vert, comblé après le démantèlement des fortifications dès 1850, occupé aujourd'hui par le monument Brunswick. A droite, le bastion de Chantepoulet et la porte de Cornavin, avec le pont suspendu en fil de fer, construit par Guillaume-Henri Dufour en 1825/26.



2 Après avril 1860 (aménagement du jardin des Alpes) et avant octobre 1861 (démolition des constructions pour faire place à l'Hôtel Beau-Rivage). Le pont du Mont-Blanc n'est pas encore construit (1862). La lithographie présente cependant deux falsifications, soit la flèche de l'église Notre-Dame, à droite, qui n'a jamais été construite, et la parcelle sur laquelle a été érigé l'Hôtel de la Paix qui était encore vide. Au premier plan, la gare de Cornavin.

3 «Plan général d'agrandissement de la Ville de Genève sur les deux rives du Rhône dressé par le Département des Travaux publics et approuvé par le Conseil d'Etat le 18 décembre 1855 et le 2 juillet 1858, L. Blotnitzki, ingénieur cantonal», échelle 1 : 4000.



sage situé entre le Jura et le lac, elle avait pour frontières la France et la Savoie jusqu'à l'annexion de celle-ci à la France en 1860, après le traité de Turin et la création de la «grande zone» douanière par Napoléon III.

Mais la ville se trouvait encore cantonnée dans ses murs et l'idée de la libérer de cette contrainte échauffait les esprits. Les projets de déclouisonnement de la ville avec son extension et l'aménagement d'une gare étaient déjà liés. L'ingénieur cantonal Guillaume-Henri Dufour (1787–1875), dont l'importance dans la genèse des chemins de fer à Genève est incontestable², fit adopter en 1834 une loi sur le comblement des fossés et le démantèlement des contregardes. Dans ce même élan d'ouverture, le financier Jean-François Bartholoni (1796–1881) joua, dix ans plus tard, un grand rôle dans la création des premiers tracés ferroviaires, en sa qualité de président de la compagnie Lyon-Genève³. Il était désireux d'accélérer l'avènement du chemin de fer à Genève.

En décembre 1845, une première synthèse du concours lancé par le Conseil administratif de la ville de Genève, connue sous le nom de «Rapport de la commission d'enquête chargée d'étudier la question du meilleur emplacement pour le débarcadère [des chemins de fer]», fut rendue publique par Guillaume-Henri Dufour, membre de la commission ad hoc, aux côtés de Jean-Daniel Colladon et de James Fazy. Trois emplacements de gares étaient alors prévus, l'un au bas de Chantepoulet sur la rive droite du Léman, l'autre à Rive sur la rive gauche et le troisième à Bel-Air. Mais de nombreux autres projets⁴, qu'il est impossible d'énumérer ici, s'ajoutèrent à ces propositions.

A l'avant-garde des événements européens de 1848, la révolution radicale de Genève mit fin à l'Ancien Régime en 1846 déjà et la nouvelle Constitution genevoise fut adoptée l'année suivante. Le projet depuis longtemps si controversé de démolir les fortifications⁵, fut enfin réalisé grâce, notamment, à James Fazy (1794–1878)⁶, qui resta au pouvoir jusqu'en 1853. Genève était alors la plus importante ville de Suisse⁷. L'Etat lança en 1848, avec la participation du peintre Alexandre-Félix Alméras (1811–1868)⁸, un concours sur l'extension de la ville et l'emploi des terrains des fortifications. Ce concours fut remporté par l'architecte Samuel Darier (1808–1884)⁹.

Finalement, après d'innombrables propositions, le plan de l'ingénieur cantonal Léopold Blotnitzki (1817–1879)¹⁰ fut adopté en 1855, avec le choix de Cornavin pour l'implantation d'une gare traversière, contrairement à certains projets qui prévoyaient des gares en cul-de-sac¹¹. Après avoir été complété, le plan définitif de Blotnitzki fut accepté par le Conseil d'Etat en 1858¹². L'extension de la ville se fit par em-

braient le Rhône dans l'agglomération même de Genève. Cette contrainte resta longtemps à la fois un atout militaire et politique et un problème de transport.

Jules César déjà avait été conscient de l'importance de Genève, puisqu'après avoir détruit en 58 avant notre ère le pont allobroge en bois qui enjambait le Rhône en l'île pour éviter toute invasion des Helvètes, il le fit reconstruire en pierre, afin de favoriser le commerce nord-sud. Ce pont demeura cependant un verrou supplémentaire à la grande navigation sur le Rhône. Dès le XVIII^e siècle, les innombrables plans de contournement du centre-ville de Genève par la création d'un canal ou d'un tunnel fluvial restèrent à l'état de projet.

La démolition des fortifications et l'implantation de la gare

Genève présente une situation politique tout à fait particulière, car son territoire a toujours été une sorte d'enclave. Sous la Restauration, reliée aux cantons helvétiques par un étroit pas-

piétement sur l'eau, notamment par la construction des quais sur les deux rives du Léman et par la création de la rade. James Fazy fut le porte-parole au Conseil des Etats de la Loi sur les chemins de fer de 1858¹³ qui laissait aux cantons l'initiative de l'établissement de ses tracés, avant l'entrée en vigueur de la Loi fédérale, en 1872, concernant l'établissement et l'exploitation du chemin de fer sur l'ensemble du territoire de la Confédération helvétique¹⁴.

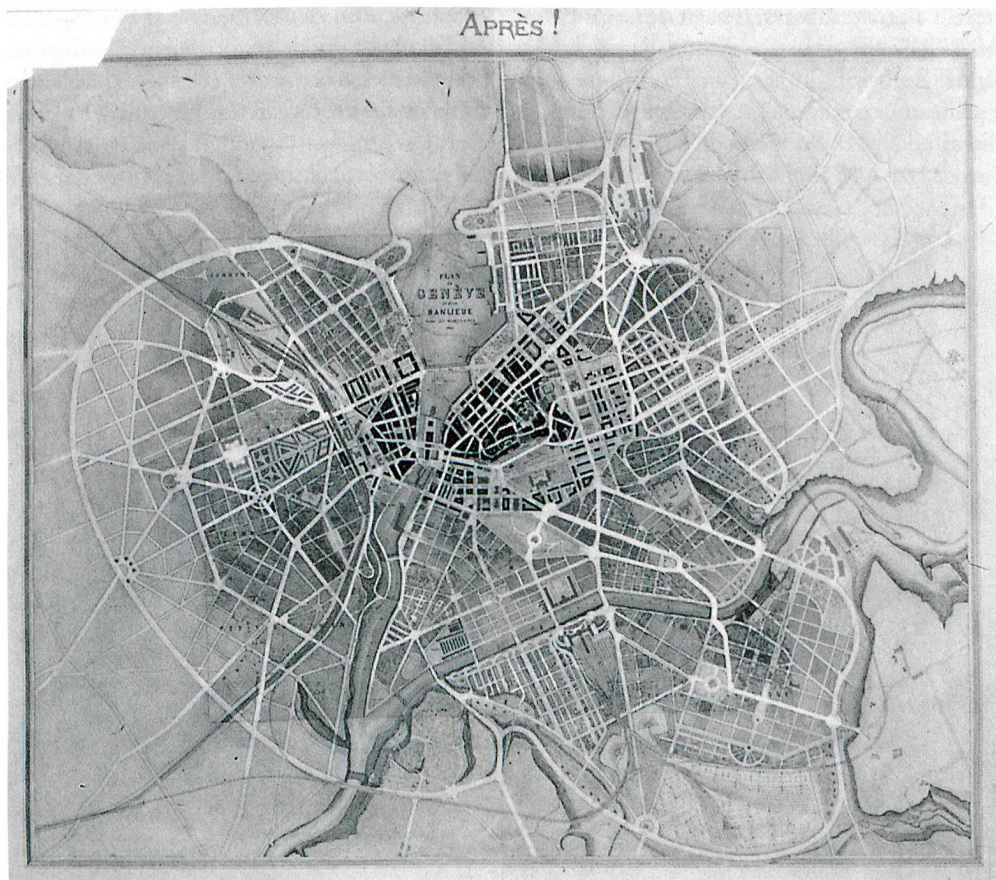
La gare unique, construite sous la direction de l'architecte Francis Gindroz (1822–1878)¹⁵ d'après les plans fournis par la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée et inaugurée le 16 mars 1858¹⁶, fut implantée «hors-les-murs», sur un terre-plein situé dans l'alignement de la première grande opération immobilière moderne. Il s'agit du square du Mont-Blanc (alors appelé square des Bergues¹⁷), opération mise en œuvre d'après le plan adopté en septembre 1850 par le Conseil d'Etat¹⁸ et réalisée en partie sur les terrains des anciennes fortifications, en partie sur l'eau. Un mois déjà après le contrat de vente de ces nouvelles parcelles par l'Etat de Genève¹⁹, la première pierre du futur quadrilatère fut posée à l'angle de la rue du Mont-Blanc et du quai du même nom, ce dernier étant inauguré le 3 mai 1851. Mais la construction du square connut de graves conflits entre les sociétés nouvellement créées, telles la Société immobilière genevoise²⁰ et la Société anonyme du square des Bergues²¹.

L'avènement tardif du chemin de fer à Genève

L'implantation de la gare de Genève à Cornavin eut lieu plus d'un quart de siècle après l'ouverture en Angleterre (1825) de la première ligne ferroviaire au monde destinée aux voyageurs, reliant Stockton à Darlington²². Quant aux Etats-Unis, ils inaugurèrent en 1829 la première ligne de leur réseau. En France, la ligne Lyon–Saint-Etienne fut achevée en 1832 et, dès 1833, le plan Legrand traça autour de Paris les grandes lignes en étoile, fixant ainsi la géographie économique et sociale de l'Hexagone²³.

La première percée du chemin de fer dans les Alpes eut lieu en Autriche, entre 1848 et 1854. Il s'agit du tunnel du Semmering (1430 m). Suivirent les travaux de la traversée du massif du Fréjus qui débutèrent en 1857. Son tunnel, dit du Mont-Cenis (12,2 km), fut ouvert en 1871, sur la liaison ferroviaire de Paris–Turin. Quant au tunnel du Saint-Gothard (15 km), le passage du premier train eut lieu le 24 décembre 1881, après dix-sept ans de travaux, entre 1873 et 1880.

Mais la construction de ces nouvelles lignes de chemin de fer et autres liaisons suisses et internationales mit peu à peu Genève à l'écart des grandes voies. L'Exposition nationale de 1896 donna, mais trop tardivement, l'impulsion nécessaire au développement du réseau



4 Concours pour un plan d'extension des voies de communication de la Ville de Genève, des communes suburbaines et de la Ville de Carouge: «Après les Ténèbres la Lumière», 3^e prix, Frédéric de Morsier, Ami Golay, Charles Barde, 1896. Gouache sur carton.

genevois. Après de nombreux débats et projets, le Département des travaux publics lança, la même année, un «concours pour un plan d'extension des voies de communication de la Ville de Genève, des communes suburbaines et de la Ville de Carouge». Le 3^e prix de ce concours, remporté par Frédéric de Morsier, Ami Golay et Charles Barde²⁴, préconisait la construction d'une nouvelle gare centrale en cul-de-sac sur la rive gauche de l'Arve, tout en maintenant les deux gares préexistantes, soit à Cornavin et celle des Vollandes²⁵. Le raccordement entre la gare de Cornavin et la gare des Eaux-Vives en passant par l'actuelle gare des marchandises, implantée au début des années 1940 à La Praille, n'a cependant jamais été réalisé.

Si Genève s'est toujours distinguée géographiquement, historiquement et politiquement des autres cantons helvétiques, il en fut de même pour l'administration de son réseau ferroviaire. En effet, le contrat de cession par la compagnie du PLM aux CFF ne fut signé que le 23 mai 1912, portant effet au 31 décembre, et la Confédération devint propriétaire de la gare de Cornavin et de la ligne la plus occidentale de la Suisse le 1^{er} janvier 1913.

La rencontre de deux habiles «entrepreneurs et ingénieurs»

Revenons aux débuts du chemin de fer à Genève et à la rencontre de deux hommes qui avaient en commun une passion pour le rail et un sens aigu des affaires. Il s'agit de Louis Favre (1826–1879)²⁶, l'entrepreneur de la percée du tunnel du Saint-Gothard, qui contribua avec ingéniosité et efficacité à la construction du chemin de fer en Suisse, et du baron Henri du Bord (1810–1878)²⁷, maire de Saint-Paul-

Trois-Châteaux et propriétaire des proches carrières de pierre blanche, extraites à Sainte-Juste²⁸ dans la Drôme (France).

La date de leurs premiers contacts reste encore à définir. Elle semble pourtant remonter à la construction des tronçons de chemins de fer à Lyon et environs, alors que le baron du Bord investissait dans les chemins de fer et que Favre était membre du personnel technique de la compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) qui venait de fusionner avec la compagnie Lyon-Paris en 1857. Il se peut également qu'ils firent déjà connaissance à l'occasion de la construction de la ligne Lyon-Genève.

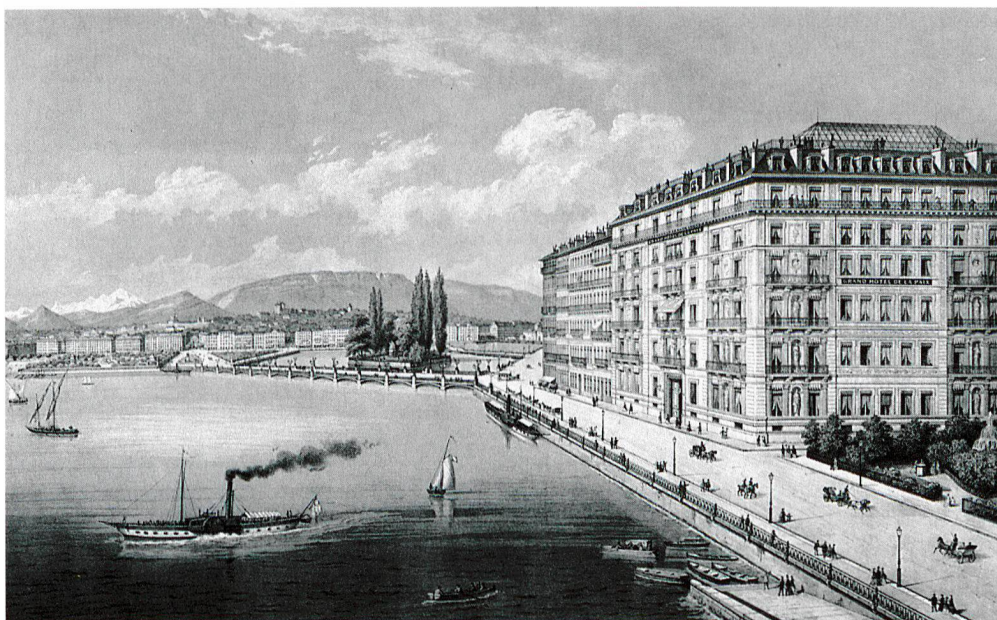
Nous savons toutefois que Favre acheta en 1863 les carrières de Sainte-Juste dans la Drôme²⁹ qui appartenaient au baron du Bord, ainsi que les carrières de Seyssel dans l'Ain. En effet, le succès financier de Louis Favre dans le domaine de l'exploitation du chemin de fer lui permit d'investir et d'acheter des terrains aussi bien à Genève qu'à Paris ou dans le Midi de la France.

En ce qui concerne les pierres blanches de Sainte-Juste, le baron du Bord avait, quant à lui, acquis dès 1846 des parcelles du plateau de Saint-Restitut pour constituer un vaste territoire de carrières exploitables. Les pierres étaient acheminées sur des charrettes tirées par des mulets, puis transportées par voie fluviale à leur destination. L'avènement du chemin de fer permit de créer un plus vaste réseau de diffusion de cette pierre blanche. C'est ainsi que le baron dessina en 1855, dans le but d'accélérer l'exploitation de ses carrières, un projet de voies ferrées³⁰ couvrant l'ensemble du plateau de Saint-Restitut. Ce réseau recueillait les blocs de pierre sur des wagonnets plats et les moellons dans des chariots à ridelles. A l'extrémité



I - SAINT-PAUL-TROIS-CHATEAUX — Descente d'un wagon

5 Les carrières de Sainte-Juste près de Saint-Paul-Trois-Châteaux dans la Drôme (France).



7 L'Hôtel de la Paix construit entre 1863 et 1865 par Gignoux et Louis Favre.

6 Aquarelle représentant à droite l'Hôtel de la Paix et au centre le pont du Mont-Blanc, inauguré le 29 décembre 1862.

nord du plateau, ces wagonnets descendaient la pente, d'une dénivellation de près de 20 % sur une double voie de 860 m de longueur. Mus par leur propre poids, ils étaient tenus par des câbles qui se déroulaient depuis un tambour. Les chariots pleins activaient par contre-poids la remontée des wagonnets vides, munis d'un système de freinage. Un autre réseau de voies ferrées reliait le bas de la colline à la gare de Saint-Paul-Trois-Châteaux, d'où les pierres étaient acheminées par chemins de fer, d'abord à Pierrelatte, station ferroviaire située dans la vallée du Rhône, puis à leur destination finale.

En 1878, la fille de Louis Favre vendit les propriétés de son père à la Société générale des carrières du Midi (SGCM), établie à Lyon. Celle-ci devint, après l'achat d'autres terrains, notamment à Fontvieille ou à Oppède, l'une des plus importantes sociétés d'exploitation de carrières en Provence, dont les pierres³¹ furent exportées à Marseille, Nice, Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Lausanne ou Genève.

La construction de l'Hôtel de la Paix à Genève, fruit d'un «échange de bons procédés»

La rencontre entre le baron Henri du Bord et Louis Favre eut ainsi pour conséquence à Genève l'achèvement du square du Mont-Blanc en 1865, soit près de quinze ans après la pose de la première pierre, malgré les efforts déployés pour venir à terme de cette opération immobilière³². Rappelons au passage que Louis Favre avait été propriétaire de parcelles de ce square, côté quai, qu'il vendit à l'Etat le 21 décembre 1851.

Alors que l'entrepreneur Louis Favre était devenu propriétaire en 1863 des carrières de

Saint-Paul-Trois-Châteaux, le baron du Bord acheta la dernière parcelle libre du square du Mont-Blanc, appartenant à un certain Monsieur Reymond qui l'avait acquise de l'Etat de Genève en 1851³³.

Le baron chargea l'architecte genevois Jean-Marie Gignoux (1815–1876) de la construction de son bâtiment qui devint l'Hôtel de la Paix³⁴. Gignoux était alors inspecteur des travaux de l'Etat et avait défendu les intérêts de ce dernier dans le conflit qui l'opposait à la Société anonyme du square des Bergues³⁵. Il avait déjà à son actif la réalisation, en 1849, des Halles de l'Île et avait mené le chantier de la basilique Notre-Dame à l'emplacement de l'ancien bastion de Cornavin³⁶. Mais de nombreux bordereaux ou factures portent la trace de la supériorité hiérarchique et sans doute financière de Louis Favre qui s'imposait comme architecte de la construction de l'hôtel. Le nom de Gignoux y était simplement biffé et remplacé par celui de Favre. Ce dernier suivit donc le chantier, représenté par son fondé de pouvoir pour la direction des travaux, le contre-maître Eugène Cavadini.

Après de nombreuses années de conflits, le square du Mont-Blanc fut donc complété par la création de l'Hôtel de la Paix, inauguré en avril 1865, en même temps que le grand hôtel de luxe voisin, le Beau-Rivage, implanté au-delà du jardin des Alpes. L'Hôtel de la Paix fut conçu comme pendant architectural de l'Hôtel de Russie. Ce bâtiment comporte une grande variété de pierres, pour la plupart acheminées à Genève, dès 1863, par voie ferrée du PLM, notamment les pierres blanches de Sainte-Juste, depuis Pierrelatte, station ferroviaire située dans la vallée du Rhône, non loin de Saint-Paul-Trois-Châteaux.

Des projets prometteurs aux destinées malchanceuses

Les deux protagonistes de la création de l'Hôtel de la Paix, le baron du Bord et Louis Favre, combinant leurs activités d'entrepreneurs et d'ingénieurs, titres qu'ils s'étaient attribués sans diplômes académiques officiels, surent habilement tirer profit des nouvelles données engendrées par l'avènement du chemin de fer, grâce à leur sens des affaires, mais aussi à leur ingéniosité.

Nous connaissons la fin tragique en 1879 de Louis Favre qui succomba sur son chantier quelques mois avant l'achèvement du tunnel du Gothard. Sa disparition fut en quelque sorte la répétition du triste sort qui frappa, quelques années auparavant, Germain Sommeiller (1815–1871), l'un des ingénieurs du tunnel du «Mont-Cenis», dans le massif du Fréjus.

Quant au baron Henri du Bord, il laissa à sa mort en 1878, entre autres biens, l'Hôtel de la Paix à son héritière Marie Françoise Rose Louise de Chansiergue du Bord³⁷, épouse de Jules Antonin Marie, marquis de Bimard. Après son agrandissement par l'adjonction et la transformation de l'immeuble d'habitation voisin³⁸, l'Hôtel de la Paix fut vendu par les consorts Bimard en 1912 à l'hôtelier Frédéric Weber, au destin bien malchanceux³⁹, qui avait été, depuis 1885, locataire et directeur de l'hôtel pour le redresser de sa faillite. Weber le rétrocéda en avril 1912, soit deux mois seulement après son achat, à la Société immobilière de l'Hôtel de la Paix pour 550 000 francs, alors que le bâtiment valait en 1866, conformément à l'assurance incendie, 440 000 francs⁴⁰, somme qui ne couvrait alors que le premier bâtiment de l'hôtel avant son extension!

En guise de conclusion

Genève a toujours eu d'étroits contacts transfrontaliers et une vocation internationale, désireuse il y a plus d'un siècle de devenir un centre ferroviaire important à la croisée des grands chemins transcontinentaux. Son sort actuel semble toutefois compromis! En effet, le chemin de fer est venu concurrencer, à son avènement déjà, les transports par voie terrestre et lacustre qui faisaient de Genève une plaque tournante de l'Europe occidentale. Cette ville a été peu à peu dépossédée de ce privilège au profit d'autres centres, comme Lausanne pour la Suisse ou Lyon, sa plus proche voisine, traditionnelle rivale, mais néanmoins «cousine» par alliances. Issue fatale d'une regrettable succession d'erreurs et d'occasions manquées!

De surcroît, les problèmes du trafic aérien supplantent aujourd'hui ceux du chemin de

fer. Rappelons que la première piste d'aviation, reconnue par l'Office aérien fédéral, fut créée à Cointrin en 1920 déjà. La fonction de Genève semble se réduire progressivement à celle d'un simple point de passage sur les grands axes de communication.

Si Genève, cet appendice de la Suisse qui constitue en quelque sorte une enclave en territoire européen, n'est pas en mesure de surmonter les problèmes qui la confrontent aujourd'hui aux aéroports internationaux de Zurich et de Lyon, il faudra admettre que cette ville-canton, qui avait été choisie en 1919 pour recevoir le siège de la Société des Nations, pourrait un jour se retrouver totalement isolée, à l'image d'une simple bourgade insignifiante.

Résumé

Genève, ancienne plaque tournante de l'Europe occidentale, dont le territoire a toujours été une sorte d'enclave, procéda après la démolition de ses fortifications à son extension par empiètement sur l'eau, notamment par la construction des quais et la création de la rade actuelle. La première opération immobilière sur ces terrains nouvellement conquis, la construction du square du Mont-Blanc dès 1851, fut achevée en 1865 seulement, par l'inauguration de l'Hôtel de la Paix, grâce à la rencontre entre le baron Henri du Bord et Louis Favre, deux hommes qui avaient en commun une passion pour le rail et un sens aigu des affaires. L'emplacement de ce square conditionna celui de la première gare de Genève à Cornavin, après de nombreux projets contradictoires. Mais la construction de nouvelles lignes de chemin de fer mit Genève peu à peu à l'écart des grandes voies de communications. L'avenir de cette ville, qui fut choisie en 1919 pour recevoir le siège de la Société des Nations, semble aujourd'hui sérieusement compromis!

Riassunto

La città di Ginevra, antico crocevia dell'Europa occidentale, il cui territorio ha sempre costituito una sorta di enclave, dopo la demolizione delle fortificazioni si estese sconfinando nel lago, segnatamente mediante la costruzione dei *quai* e la creazione dell'attuale rada. La prima operazione immobiliare su questi terreni recentemente conquistati – la costruzione dello Square du Mont-Blanc, avviata nel 1851 – fu portata a termine soltanto nel 1865 con l'inaugurazione dell'Hôtel de la Paix, grazie all'incontro tra il barone Henri du Bord e Louis Favre, due uomini che avevano in comune la passione per la ferrovia e un acuto senso per gli affari. L'ubicazione dello Square condizionò



8 Vue aérienne du square du Mont-Blanc vers la gare, avec la percée de la rue du Mont-Blanc.

quella della prima stazione di Ginevra a Cornavin, dopo una serie di progetti contraddittori. Ma la costruzione di nuove linee ferroviarie relegò progressivamente Ginevra ai margini delle grandi vie di comunicazione. L'avvenire di questa città, che nel 1919 fu scelta quale sede della Società delle Nazioni, sembra oggi giorno seriamente compromesso!

Zusammenfassung

Die Stadt Genf, die früher als Drehscheibe des westlichen Europa fungierte und deren Gebiet stets eine Art Enklave war, begann sich nach der Schleifung seiner Befestigungen auf das Wasser hin auszudehnen, hauptsächlich durch die Bildung der Quaianlagen und der heutigen Bucht. Der erste, von Immobilienfirmen durchgeführte bauliche Eingriff auf diesem neu erworbenen Terrain, die Einrichtung des Square Mont-Blanc ab 1851, wurde erst 1865 mit der Eröffnung des Hôtel de la Paix vollendet. Möglich wurde diese städtebauliche Entwicklung dank der Begegnung von Baron Henri du Bord mit Louis Favre, zweier Männer, die eine Leidenschaft für die Bahn und ein ausgeprägter Geschäftssinn verband. Die Lage dieses Squares bedingte – nach zahlreichen gegensätzlichen Projekten – den Ort des ersten Bahnhofs von Genf in Cornavin. Durch die Einrichtung von neuen Eisenbahnlinien geriet Genf jedoch nach und nach ins Abseits der grossen Verbindungswege. Die Zukunft dieser Stadt, die 1919 zum Sitz des Völkerbundes auserwählt wurde, scheint heute ernsthaft gefährdet!

Notes

- ¹ Le bateau avait été construit par l'entreprise Mauriac de Bordeaux (France) et était propriété de l'Américain Edward Church.
- ² GÉRARD BENZ, *Dufour, Genève et les chemins de fer*, in: *Guillaume-Henri Dufour dans son temps 1787–1875*, Genève 1991, pp. 231–249.
- ³ Avant 1846, dénommée Société genevoise-lyonnaise, fondée sous l'impulsion de Bartholoni.
- ⁴ Notamment les projets de l'architecte genevois Jean-Marc-Louis Junod (1803–1873).
- ⁵ Loi sur les fortifications et les limites de la ville de Genève, du 15 septembre 1849.
- ⁶ Chef du gouvernement genevois 1846–1853 et 1855–1861, député au Grand Conseil 1847–1874.
- ⁷ 37 724 habitants contre 18 040 à Zurich.
- ⁸ Alméras était député au Grand Conseil de 1845 à 1860 et présent, avec James Fazy, à la session extraordinaire de la Diète en 1848.
- ⁹ Cf. à ce sujet, SAMUEL DARIER, *Quelques mots sur l'assainissement et l'agrandissement de la ville de Genève*, Genève 1865.
- ¹⁰ Le Département des travaux publics était, depuis 1853, sous la présidence de Christian Isaac Wolfberger (1812–1876), ingénieur, qui avait collaboré avec Guillaume-Henri Dufour à la cartographie.
- ¹¹ Cf., notamment, CHARLES ETZEL, *Mémoire sur le choix de l'emplacement de la gare centrale de la ville de Genève*, Genève 1854. Etzel, appelé à Genève, était alors ingénieur en chef des chemins de fer du royaume de Wurtemberg.
- ¹² AEG Travaux B 11 fos 31 à 34, «Plan général d'agrandissement de la Ville de Genève sur les deux rives du Rhône dressé par le Département des Travaux publics et approuvé par le Conseil d'Etat le 18 décembre 1855 et le 2 juillet 1858, L. Blotnitzki, ingénieur cantonal», échelle 1:4000.
- ¹³ Loi pénale sur les chemins de fer, du 20 février 1858 (Recueil officiel 1858, p. 107). – JEAN-FRÉDÉRIC ROUILLER, *Un problème centenaire: la construction des chemins de fer de la région genevoise et leur raccordement*, Genève 1947.

- ¹⁴ Loi du 23 décembre 1872, abrogée par l'actuelle Loi fédérale du 20 décembre 1957.
- ¹⁵ Gindroz fut l'architecte attitré de la Société immobilière genevoise qui se chargea notamment de la construction de la plupart des parcelles du square du Mont-Blanc entre 1856 et 1860.
- ¹⁶ Après concours, cette gare fut remplacée en 1927–1932 par l'actuel bâtiment de Julien Flegenhaimer.
- ¹⁷ Le nom «des Bergues» fut donné à l'origine au square du Mont-Blanc en raison de sa proximité avec les parcelles voisines qui avaient appartenu à la famille de James Fazy.
- ¹⁸ AEG Travaux B 19, «Plan de l'agrandissement de la ville de Genève. Rive droite. Adopté par le Conseil d'Etat», s. d. ni signature [septembre 1850]. – AEG Notaires: Jean-François Demole, 16 août et 10 septembre 1850: «Cahier des charges pour la vente de parcelles de terrain du Square des Bergues, dressé par arrêtés du Conseil d'Etat. Dispositions financières relatives à l'adjudication des terrains des fortifications.» – *Cahier des charges général pour la vente des terrains des fortifications, arrêté par le Conseil d'Etat le 17 mars 1854*, Genève 1854.
- ¹⁹ Contrat de vente par l'Etat des terrains des fortifications du 12 avril 1851.
- ²⁰ BPU Gf 410, *Statuts de la Société immobilière genevoise autorisée par arrêté du Conseil d'Etat du 13 septembre 1853*, Genève 1853.
- ²¹ Société autorisée par le Conseil d'Etat le 15 février 1853.
- ²² La locomotive avec sa traction à vapeur pouvait alors atteindre une vitesse de 15 km/h. Les mêmes ingénieurs, George et Robert Stephenson remportèrent en 1829 la victoire lors du concours sur le tracé de Liverpool–Manchester avec leur locomotive à vapeur «Rocket», accusant des pointes de vitesse de 50 km/h.
- ²³ Ces lignes ferroviaires possédaient le même écartement, sauf plus tard celles d'Espagne et de Russie.
- ²⁴ Ces architectes publièrent un texte explicatif de leur projet intitulé: *Après les Ténèbres la Lumière. Mémoire explicatif dédié à Messieurs les Membres du Jury*, Genève 1897.
- ²⁵ Actuelle gare des Eaux-Vives, inaugurée en 1888.
- ²⁶ E. RICHARD, *Louis Favre*, in: *Fils de leurs œuvres*, Neuchâtel, s. d. (vers 1901), pp. 7–68.
- ²⁷ Archives privées de la famille de Bimard, Saint-Paul-Trois-Châteaux (Drôme, France). Les documents (cahiers des charges, devis, factures, comptes, correspondance datant de 1863 à 1868) avaient été généreusement mis à notre disposition par Madame Anne de Camaret, marquise de Bimard (1906–1992), descendante du baron du Bord. Ces documents concernent la construction de l'Hôtel de la Paix à Genève. Nous avons rencontré la marquise de Bimard quelques semaines avant sa disparition, grâce à l'amabilité et à l'enthousiasme de l'ancien directeur de l'Hôtel de la Paix de 1971 à 1992, Monsieur Olav Vaage. Nous tenons également à remercier les fils de la marquise de Bimard, Christian et Lionel de Bimard, de leur merveilleux accueil et de leur intérêt pour les recherches que nous menions sur leur ancêtre.
- ²⁸ Sur le plateau de Saint-Restitut dans le Tricastin.
- ²⁹ PIERRE GAUDIN, CLAIRE REVERCHON, *Carrières et carriers de Provence*, in: *Lithiques. Pierres extraites*, revue trimestrielle éditée par Créaphis, Paris 1985/2, pp. 63–81.
- ³⁰ Archives départementales de la Drôme (ADD), 60.S.22.
- ³¹ La pierre blanche de Sainte-Juste, très tendre, était utilisée pour les façades et les moulures. La pierre d'Oppède, dite des Estaillades, ainsi que la pierre de Fontvieille, plus dures, étaient utilisées en façade et pour les parties inférieures des constructions.
- ³² *Cahier des charges pour la vente en bloc des parcelles de terrain, non vendues à ce jour, du square des Bergues, arrêté par le Conseil d'Etat le 17 janvier 1854*, Genève 1854.
- ³³ Reymond acheta la parcelle à l'Etat de Genève le 12 avril 1851 et en resta propriétaire jusqu'en 1857 en tout cas, cf. BPU Br 1584: *L'Etat de Genève et la Société anonyme du square des Bergues ou Mémoire justificatif des demandes en dommages-intérêts de cette société pour les graves préjudices que lui a causés l'Etat par diverses infractions successives à son contrat de vente de terrain du 12 avril 1851*, Genève 1867, pp. 53, 67, 72. – Acte notarié de succession par M^e Artillan, Chabeuil dans la Drôme du 2 novembre 1890; M^e Page, Genève, du 18 novembre 1890.
- ³⁴ Archives privées Bimard: feuille d'honoraires versés par Louis Favre, entrepreneur, à Gignoux du 29 novembre 1864.
- ³⁵ Cf. *op. cit.* note 33, *L'Etat de Genève et la Société anonyme du square des Bergues...*, pp. 13, 24, 57, 86.
- ³⁶ Construite sous la direction de Gignoux entre 1852 et 1859 et inaugurée une première fois en 1857.
- ³⁷ Décédée le 7 janvier 1888. Actes notariés de succession par M^e Artillan, Chabeuil dans la Drôme du 2 novembre 1890; M^e Page, Genève, du 18 novembre 1890; M^e Arlaud, Saint-Paul-Trois-Châteaux, du 22 septembre 1904.
- ³⁸ Cet immeuble mitoyen de l'hôtel avait été construit en 1853 et donnait sur le quai du Mont-Blanc. Il fut annexé à l'hôtel en 1908, suite aux travaux de transformations réalisés par l'architecte Alfred Olivet (1863–1942).
- ³⁹ Vente par les consorts Bimard à Jean-Henri-Conrad-Frédéric Weber, cf. AEG Notaires: Pierre Carteret, Genève, 23 février 1912 et 24 avril 1912. – Frédéric Weber, né en 1838 à Rheden, en Allemagne, vint pour la première fois à Genève en 1863. Intégré à la grande hôtellerie genevoise, il cumula néanmoins les malheurs en devenant locataire pour trois ans seulement de l'Hôtel National (actuel Palais Wilson) en 1879. Sa fille Fanny-Louise Weber épousa en 1896 Charles-Albert Mayer, co-directeur avec Charles-William Kunz de l'Hôtel Beau-Rivage, situé en face de l'Hôtel de la Paix. A la fin du mois de décembre 1924, il écrivit même un mémoire dans lequel il relata avec une grande émotion tous ses déboires (Archives privées de Madame Catherine Nickbarth-Meyer, propriétaire de l'Hôtel Beau-Rivage, Genève).
- ⁴⁰ Archives privées Bimard: Assurance mutuelle du canton de Genève, 1865, assurance incendie signée le 2 août 1866 pour une valeur de 440 000 francs, concernant le bâtiment du 11 quai du Mont-Blanc, appartenant au baron Henri du Bord, domicilié chez François Favre au n° 7 de la rue des Alpes.

Sources des illustrations

- 1: Centre d'iconographie genevoise, N13 × 18 5837. – 2: Centre d'iconographie genevoise, N13 × 18 12 539. – 3: AEG Travaux B 11 fos 31 à 34. – 4: AEG PP 291. – 5: Carte postale. – 6: l'auteur. – 7: Centre d'iconographie genevoise. – 8: Max Oettli, 18 octobre 1979.

Adresse de l'auteur

Catherine Courtiau, historienne de l'art, 45, Quai Charles-Page, 1205 Genève