

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 81 (1994)  
**Heft:** 10: Nacht = La nuit = Night

**Artikel:** Perte de substance : Garage des Nations, 1935-1936 : architectes : Maurice et Pierre Brillard, Genève ; ingénieur : Robert Maillart, Genève  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-61624>

### **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:** 20.01.2026

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

**Garage des Nations, 1935–1936; architectes: Maurice et Pierre Braillard, Genève; ingénieur: Robert Maillart, Genève**

Démolir la partie en attique abritant le logement de service, percer l'arrière du bâtiment pour le rendre traversant, voilà les menaces que font peser sur le garage des Nations un projet de transformation lourde. Du point de vue de ses auteurs cette intervention se justifie par la meilleure relation visuelle entre le nouveau siège du HCR sis sur l'arrière et la place des Nations.

Cette intervention constitue toutefois une opération lourde de conséquences pour le garage: la partie supérieure participe à part entière de la volumétrie d'ensemble et définit sur l'arrière du bâtiment un élément stabilisateur, une force d'inertie qui équilibre l'élancement dynamique de la dalle de béton par dessus le cylindre de verre. La fermeture sur l'arrière crée une zone d'ombre clairement circonscrite, un espace d'arrêt – correspondant à l'atelier de réparation – qui contraste sciemment avec la partie lumineuse de l'édifice dévolue à la circulation automobile. Enfin, eu égard à l'importante différence d'échelle entre les bâtiments en présence, l'effet escompté par les auteurs du

projet mis à l'enquête ne saurait être que très marginal.

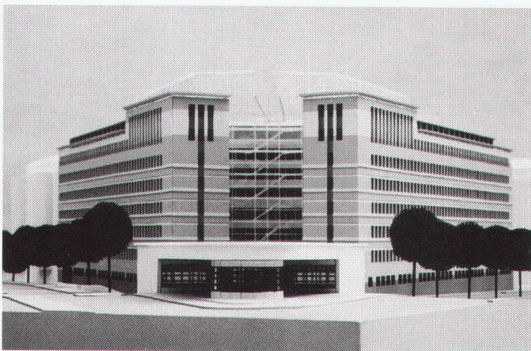
Le bilan est donc négatif. Il y a perte de substance, appauvrissement de l'identité formelle, bouleversement de l'organisation fonctionnelle et affaiblissement de la valeur urbanistique d'un objet architectural jusqu'à présent préservé de toute transformation. Et ce, sans contrepartie tangible, sans nécessité non plus comme le met en évidence un premier projet – autorisé en 1993 par le DTP puis retiré par l'actuel chef de ce département – qui assure, sans altération, une même reconversion du garage en pavillon d'accueil.

Aujourd'hui, ce garage station-service des années 30 suscite l'intérêt et trouve un large soutien non seulement auprès des milieux de l'histoire de l'architecture et de la conservation du patrimoine mais aussi des praticiens. La raison en est évidemment la notoriété de ses auteurs, à savoir l'architecte urbaniste et homme politique Maurice Braillard et l'ingénieur civil Robert Maillart. Elle découle aussi de la nouveauté du programme pour l'époque et de la rareté des spécimens qui en sont aujourd'hui conservés. Elle tient enfin au degré élevé de spécificité et à la qualité d'une architecture qui nous parle au-

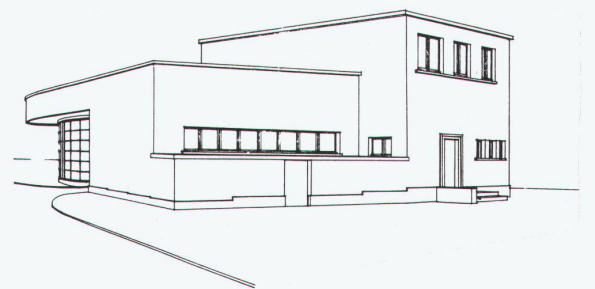
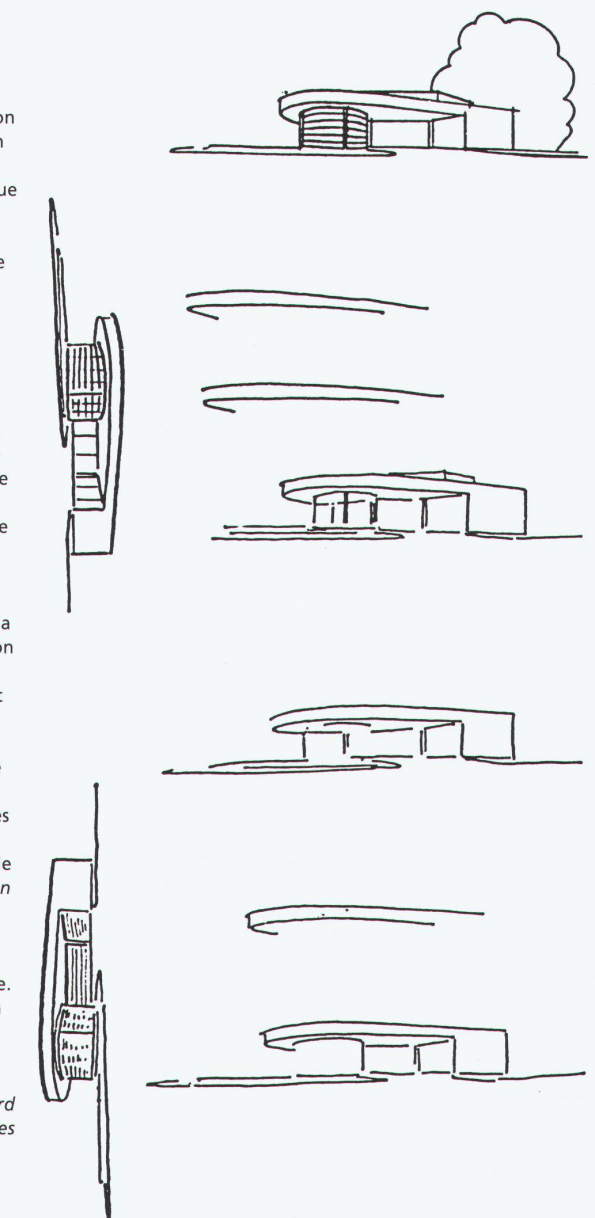
jourd'hui des rêves de son époque: à travers l'adhésion euphorique à la civilisation de l'automobile exprimée par l'élancement dynamique et par la ligne fluide de la dalle n'est-ce pas une utopie plus large qui se trouve ici exprimée? Aspiration au décloisonnement, à la liberté et au progrès qu'incarnent alors la SDN toute proche.

Mais, il y a plus que cela: le témoin, le «vestige archéologique» d'un autre temps est aussi – à un autre niveau – un élément toujours opératif. Il fonctionne en raison de sa situation urbanistique mais aussi en raison de son autonomie visuelle, de la clarté et de la précision de son articulation plastique, de sa densité enfin, comme une balise et ce dans un environnement qui en est largement dépourvu. Au moment même où les efforts des architectes, des urbanistes et des pouvoirs publics tendent au renforcement du tissu de la ville, où la *requalification urbaine* est à l'ordre du jour, la dislocation d'un élément fort du paysage urbain paraît anachronique. A l'inverse, sa conservation acquiert ici la valeur d'un projet urbain ouvert sur l'avenir.

Fondation Braillard  
Architectes



Projekt, 1988  
Architekten: Gallay, Berger, Steffen & Tschumi, Heurteux;  
Modell  
Projet de transformation, 1988; maquette



Perspektivische Skizzen, 1935  
Croquis perspectifs, 1935

Perspektive der Rückseite, 1935  
Perspective côté arrière, 1935



Den Teil der Attika abreißen, in dem die Dienstwohnung untergebracht ist, den Rückteil des Gebäudes durchbrechen, um es durchgehend zu machen – das sind die Vorhaben, die schwer auf dem Projekt für den Umbau der *Garage des Nations* lasten. Nach Ansicht der Planer rechtfertigt sich der architektonische Eingriff jedoch durch die auf diese Weise verbesserten visuellen Bezug zum auf der Rückseite gelegenen neuen Sitz des UNHCR und der Place des Nations.

Dieses Vorhaben hat allerdings einschneidende Folgen für die Garage, trägt doch der obere Teil als Ganzes zur Volumetrie des Komplexes bei und bildet gegen die Rückseite des Gebäudes ein stabilisierendes Element – es drückt ein Beharrungsvermögen aus, das ein Gegengewicht zur dynamischen, nach vorne auskragenden Betonplatte über dem Glaszylinder schafft. Der Abschluss nach hinten seinerseits bewirkt eine klar umrissene Schattenzone, einen Raum des Stillstehens – verbunden mit der Reparaturwerkstatt –, der willentlich im Kontrast zum erleuchteten Teil des Gebäudes steht. Und schliesslich kann die durch die Planer angestrebte Wirkung beim zur Diskussion stehenden Projekt in Anbetracht

der deutlich unterschiedlichen Massstäbe der Gebäude nicht mehr als äusserst marginal sein.

Die Bilanz ist demnach negativ: ein Substanzverlust, eine Verminderung der formalen Identität, eine Umgestaltung der funktionalen Struktur und eine Schwächung des urbanistischen Wertes eines architektonischen Objektes, das bis heute vor jeder Umformung bewahrt worden ist. Und das ohne greifbare Gegenleistung und auch ohne jede Notwendigkeit, wie dies bereits durch ein erstes Projekt belegt worden ist, das 1993 durch das Baudepartement genehmigt worden war, nun allerdings durch den gegenwärtigen Departementsleiter zurückgezogen wurde: In diesem Projekt ist – ohne Veränderung – eine Umnutzung der Garage zu einem Empfangspavillon vorgeschlagen worden.

Heute trifft diese Garage/Tankstelle aus den dreissiger Jahren bei vielen auf Interesse und findet breite Unterstützung nicht nur in architekturhistorischen und heimatschützerischen Kreisen, sondern auch unter Praktikern und Praktikerinnen. Dies liegt einerseits zweifellos an der Bekanntheit der Planer: des Städtebauers, Architekten und Politikers Maurice Brillaud und des Ingenieurs

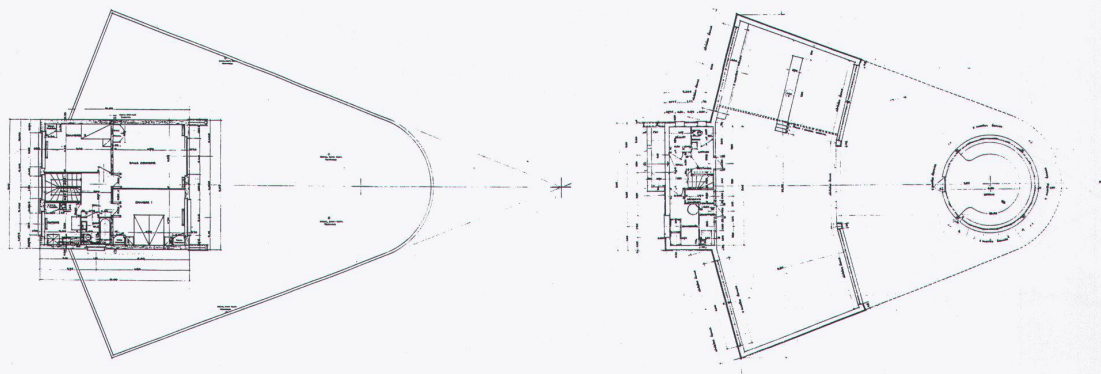
Robert Maillart. Andererseits ist auch die Neuartigkeit des Plans für die damalige Zeit dafür verantwortlich und die Tatsache, dass heute nur noch wenige Beispiele dieser Art erhalten sind. Weitere Gründe sind schliesslich auch der hohe Grad der Spezifikation und die Qualität des Bauwerks, die uns noch heute von den Träumen der damaligen Zeit erzählen: Wird hier durch die euphorische Zustimmung zur Zivilisation des Automobils, die durch den dynamischen Überhang und durch die geschwungene Linie der Betonplatte versinnbildlicht wird, nicht eine

Utopie ausgedrückt? Es ist das Streben nach Freiheit und Fortschritt, das auch durch den ganz in der Nähe gelegenen UNO-Sitz verkörpert wird.

Zudem sind diese Spuren einer vergangenen Zeit sind – wenn auch auf einer anderen Ebene – ein noch immer funktionierendes Element. Der Bau wirkt aufgrund seiner städtebaulichen Lage, aber auch aufgrund seiner visuellen Autonomie, der Klarheit und der Präzision des gestalterischen Ausdrucks und seiner Dichte gleichermaßen als Boje, und zwar in einer Umgebung, die zu

einem grossen Teil eher öde ist. Zu einer Zeit, in der Architekten, Städtebauer und die Behörden danach streben, das Gewebe der Stadt zu verstärken, zu einer Zeit also, in der die *urbanistische Neubestimmung* an der Tagesordnung ist, scheint das Herausbrechen eines starken Elementes aus einer städtischen Umgebung anachronistisch zu sein. Im Gegensatz dazu gewinnt die Bewahrung eines solchen Gebäudes hier den Wert eines städtebaulichen Projektes, das offen ist für die Zukunft.

Fondation Brillaud  
Architectes



#### Die Tankstelle kurz nach der Vollendung

La station-service peu après la construction  
Foto: Berthet d'après Boissonnas

1. Geschoss und Erdgeschoss  
Plan du 1er étage et du rez-de-chaussée