Perte de substance : Garage des Nations, 1935-1936 : architectes : Maurice et Pierre Braillard, Genève ; ingénieur : Robert Maillart, Genève

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **81 (1994)**

Heft 10: **Nacht = La nuit = Night**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-61624

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Perte de substance

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.

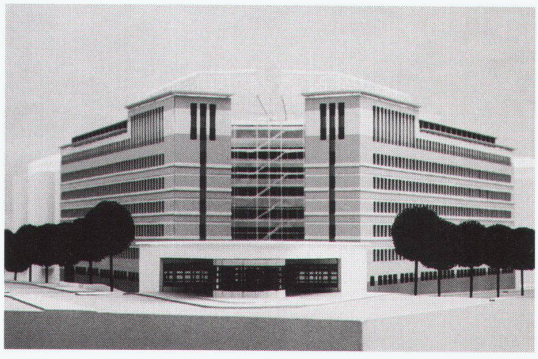
Cette intervention constitue toutefois une opération lourde de conséquences pour le garage: la partie supérieure participe à part entière de la volumétrie d'ensemble et définit sur l'arrière du bâtiment un élément stabilisateur, une force d'inertie qui équilibre l'élancement dynamique de la dalle de 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.

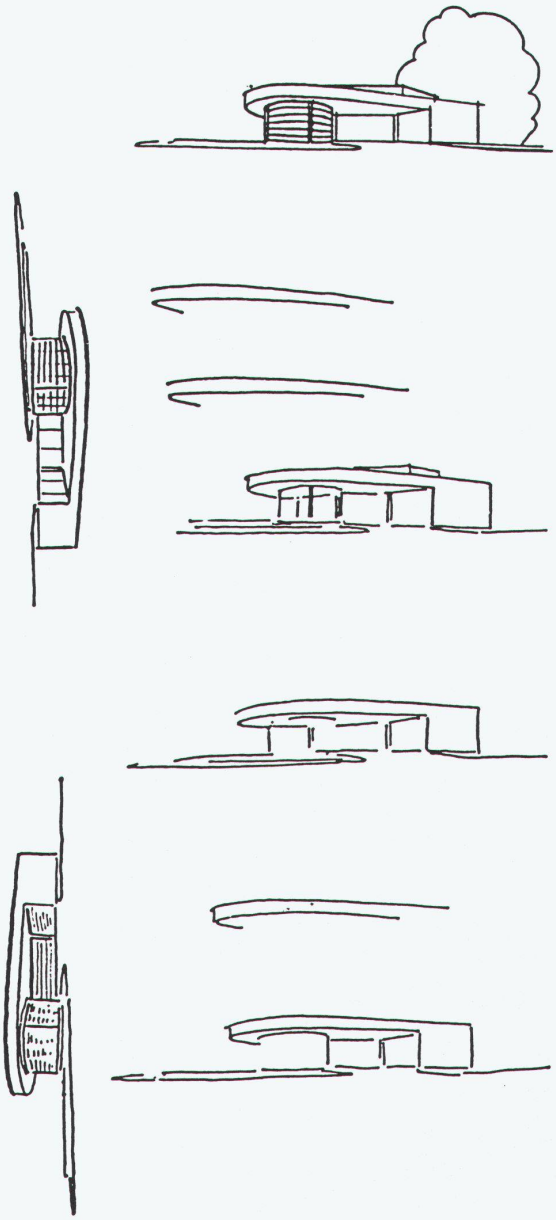
Aujourd'hui, ce garage station-service des années 30 suscite l'intérêt et trouve un large soutien non seulement auprès des milieux de l'histoire de l'architecture et de la conservation du patrimoine mais aussi des praticiens. La raison en est évidemment la notoriété de ses auteurs, à savoir l'architecte 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 aujourd'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 ou 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.

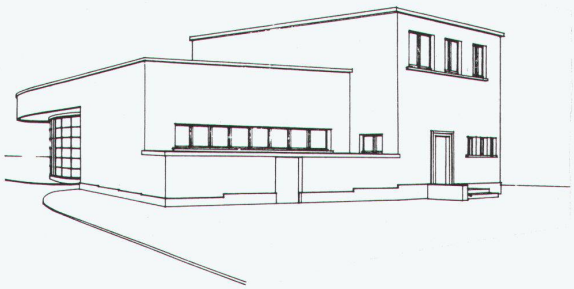
Fondation Braillard Architectes



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.

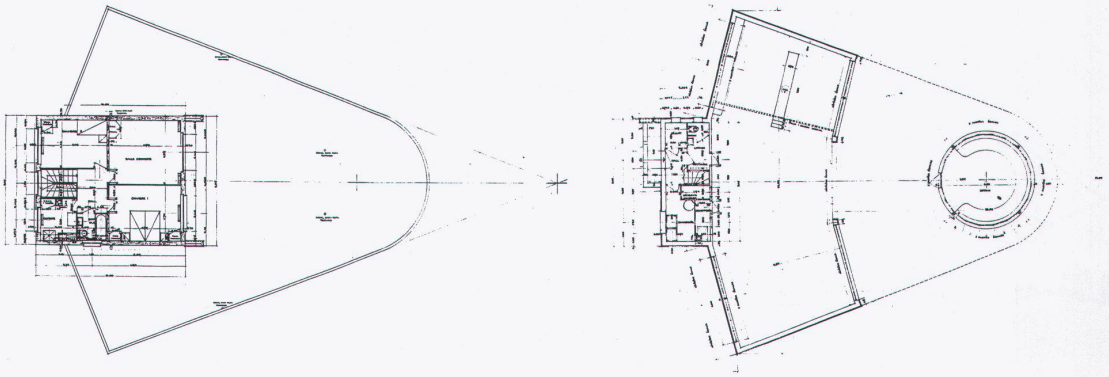
Die Bilanz ist demnach negativ: ein Substanzverlust, eine Verminderung der formalen Identität, eine Umgestaltung der funktionalen Struktur und eine Schwächung des urbanistischen Wertes eines architektonischen Objektes, das bis heute vor jeder Umformung bewahrt worden ist. Und das ohne greifbare Gegenleistung 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 Braillard und des Ingenieurs Robert Maillart. Anderseits 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 Braillard 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