Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 115 (1989)
Heft: 10

Artikel: Le "rectangle d'or"
Autor: Baud-Bovy, Aristea
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76925

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: 11.07.2025

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

Le «rectangle d'or»

Les Genevois appellent ainsi la zone comprise entre la ville et l'aéroport : 3 km le long de l'autoroute, quelques centaines de mètres de profondeur. De nombreux articles, des publications spécialisées en génie civil ont largement traité des ouvrages récemment réalisés dans cette zone.

«Un record, se félicite l'ingénieur cantonal, celui du plus grand chantier de Suisse, s'est inscrit récemment dans les annales de la construction genevoise.

PAR ARISTEA BAUD-BOVY, GENÈVE

Jamais, avant 1982, on n'avait vu la mise en œuvre simultanée d'autant de travaux dans un même secteur géographique.»[1]

Travaux considérables en effet, sur des terrains réservés de longue date : accès à l'aéroport, autoroute, routes et contreroutes, ponts, passerelles, parkings couverts et à ciel ouvert, chemin de fer, gare CFF, galerie commerçante... Et encore pour l'aéroport : ses bâtiments d'exploitation, ses plates-formes, sa halle de fret, le tri-bagages, les bureaux, le siège de Swissair, et j'en passe.

Le terrain disponible pour une grande partie du programme était relativement exigu : une bande de 150 m de largeur environ dont l'aménagement posait de réels problèmes de conception, de coordination et de mise en œuvre. La solution de ces problèmes, brillamment résolus, a sans nul doute mobilisé l'essentiel de la réflexion consacrée à cette région privilégiée.

Mais ce lieu où l'autoroute, le rail et l'aéroport entrent en contact constitue bien évidemment un formidable pôle d'attraction et d'échanges pour d'autres réalisations : palais des expositions, hôtels, bureaux de grandes multinationales, centres d'affaires et de commerce. Et il y a place encore pour d'autres réalisations...

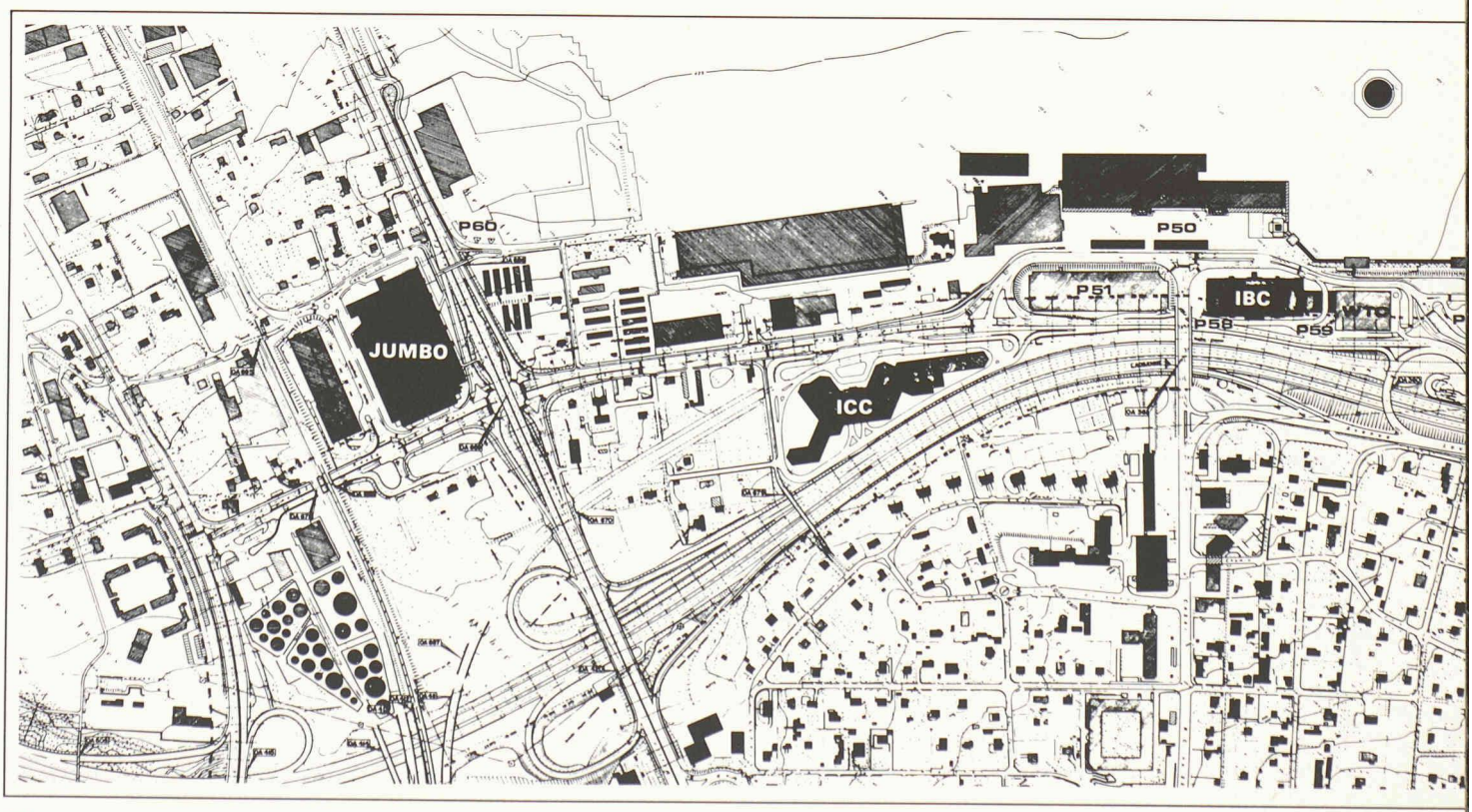
Cette zone est donc devenue le lieu d'importantes opérations financières et de somptueux immeubles de bureaux ont été édifiés jusque sur les «friches» de l'autoroute. Le plan directeur de 1975 relevait déjà que, si l'économie genevoise se développait sur sa lancée, la zone tampon entre la ville et l'aéroport serait sollicitée pour des réalisations liées à l'aéroport.

Ce site, en définitive l'un des principaux accès à Genève et son principal pôle de transports, devient la principale zone d'affaires du canton, de taille à jouer un rôle national : n'y avait-il pas là une occasion unique où aménagistes, urbanistes, ingénieurs, architectes, promoteurs et entreprises de construction pouvaient réunir leurs talents pour créer en un temps record une réalisation de grande envergure ?

Qu'en a-t-il été ? Quel bilan professionnel peut-on tirer de cette formidable expérience ?

Autant les ingénieurs sont satisfaits de ce qu'ils ont réalisé, autant les architectes, et les urbanistes surtout, s'interrogent : Pourquoi cette zone n'a-t-elle aucune structure ? aucune échelle ? aucune forme ? pourquoi est-il si difficile de s'y orienter ? pourquoi les bâti-

[1] Harmann, A. : «Les grands travaux de l'Etat de Genève aux abords de l'aéroport de Cointrin», 1988, pp. 33 à 36.

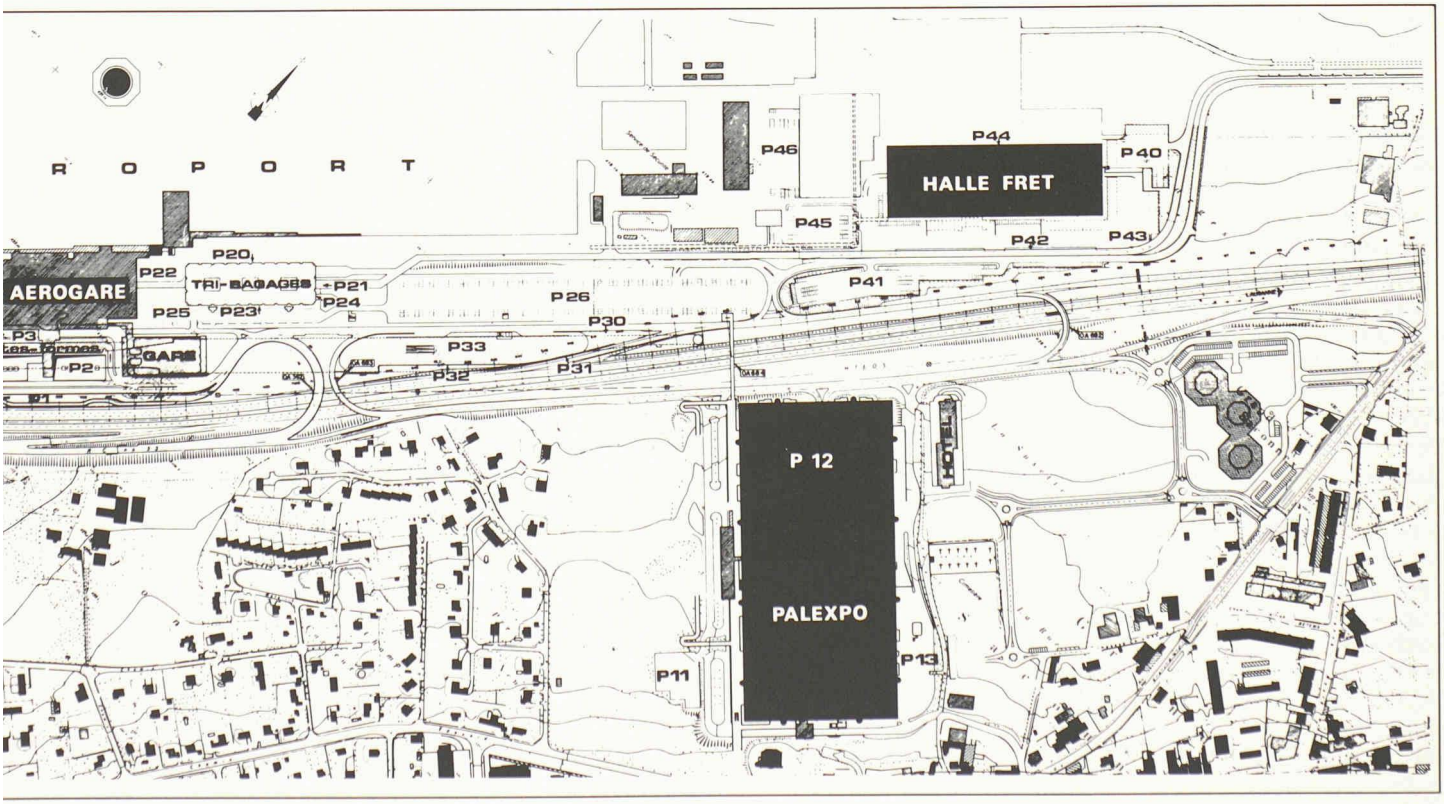


ments, quelles que soient leurs qualités propres, n'ont-ils aucune relation les uns avec les autres ? pourquoi un tel gâchis dans un si petit espace en dépit de tant d'efforts individuels ?

Pourquoi n'y a-t-il pas eu de réflexion urbanistique sur le devenir et l'image de l'environnement de ce fantastique interface entre le plan directeur de 1975 et les chantiers de l'autoroute et de la gare ?

Peu avant sa mort, l'architecte J. M. Èllenberger disait à un journaliste : « Genève, demain, sera une région livrée à l'anarchie architecturale. »[2] Le prétendu « rectangle d'or » n'est-il pas un exemple de cette anarchie ? Une réalisation aussi vaste dépasserait-elle par son échelle nos facultés de réflexion ?

Les grandes infrastructures de transport y ont été considérées essentiellement comme des ouvrages de génie civil, alors qu'elles constituaient des éléments structurants majeurs du développement de l'agglomération, de son image et de sa vie. D'éventuels prolongements du raccordement ferroviaire se dessinent. L'autoroute de contournement se poursuit plus loin dans le canton, tentant de se faire oublier, de disparaître dans le paysage. Or ces grandes infrastructures entraîneront des modifications inévitables sur l'emploi du sol, qu'on le veuille ou non : ces modifications interviendront-elles au coup par coup ou dans le cadre d'une réflexion concertée ?

Adresse de l'auteur :
Aristea Baud-Bovy
Architecte SIA-FAS
31, rue de l'Athénée
1206 Genève

[2] *Journal de Genève*, 22 août 1988.