

# La reconstruction des Quartiers de la Rive droite à Genève

Autor(en): **Anthonioz, Ch.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **27 (1932)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-172559>

## **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.

## **La reconstruction des Quartiers de la Rive droite à Genève.**

Presque tous nos lecteurs se souviennent sans doute encore du quartier du Seujet, pittoresque amas de masures, bien abrité de la bise et se chauffant au soleil au bord du Rhône.

Des lecteurs plus âgés se souviendront aussi du quartier de Coutance et du Château-Royal, et les plus jeunes peuvent avoir sous les yeux, quand ils veulent, l'arrière-quartier des Bergues et de la Place Grenus.

C'est il y a une vingtaine d'années que Coutance a été rebâti en partie, et le Seujet vient seulement d'être démoli.

Nous avons donc, d'une part, un vieux quartier, celui des Bergues, datant de quatre-vingts ans environ, bien aligné, mais aux rues étroites et obscures; un quartier rectifié, ou soi-disant amélioré vers 1905, celui de Coutance, et enfin un terrain complètement déblayé, celui du Seujet, sur lequel il faut aujourd'hui reconstruire.

L'examen sur place de cette situation est de nature à convaincre chacun: les tristes et sombres rues des Bergues, où l'on ne sait comment circuler, la morne Rue Vallin aux débouchés si parfaitement incommodes, les immeubles coûteux replantés presque à l'alignement ancien sans aucun souci des nécessités nouvelles de la circulation, témoignent que la question doit maintenant être abordée dans son ensemble.

Etudier la reconstruction du quartier du Seujet sans tenir compte des quartiers des Bergues et de Coutance qui devront, à leur tour et dans un avenir assez rapproché, être totalement remaniés aussi, ce serait retomber, lourdement, dans les erreurs passées.

Sans parler de leur insalubrité, qui les fait peu à peu se vider d'habitants, les immeubles de ces quartiers offrent à leurs locataires boutiquiers une valeur commerciale très inférieure à ce qu'elle devrait être, étant donnée la proximité de la Gare, celle du centre de la Cité, et aussi celle du Lac.

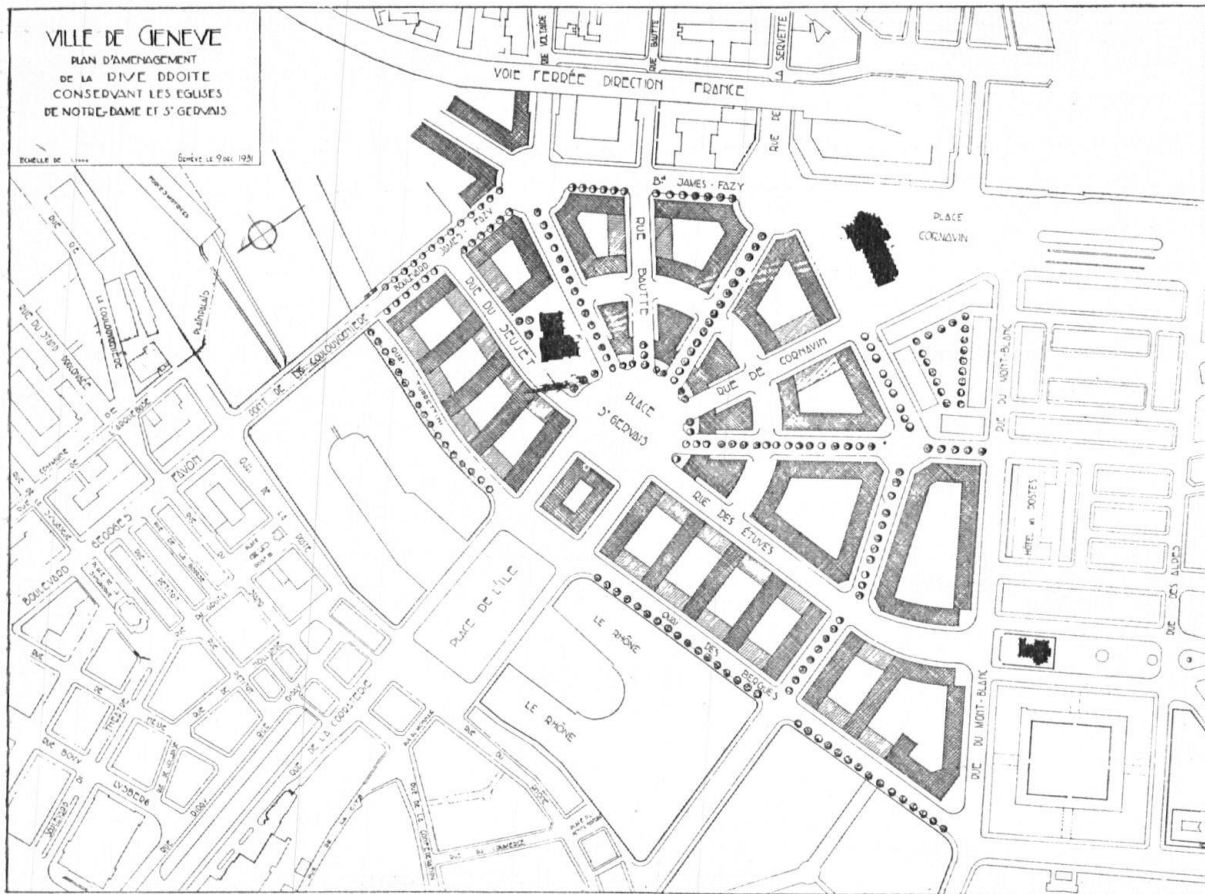
Certes, entraîné ainsi par la logique des choses, on se trouve tout-à-coup devant un problème d'un ordre de grandeur inaccoutumé, et l'énormité des chiffres qu'il amène à formuler justifie, jusqu'à un certain point l'incrédulité du public et l'hésitation des édiles.

Et cependant, l'idée fait son chemin, et il nous paraît qu'il est temps, dans une revue comme la nôtre, de l'étudier sans parti-pris comme sans intérêts matériels, sans espoirs démesurés comme sans craintes excessives.

\* \* \*

Tous projets de reconstruire le quartier du Seujet à peu près suivant les rues anciennes étant donc écartés, il a été envisagé, et cette idée a eu son heure de vogue, un plan en éventail dont les rues, partant des Ponts de l'Ile, allaient en s'épanouissant vers la Rue de Saint-Jean, vers la Rue Voltaire, la Servette et Cornavin.

Idée séduisante à première vue, mais ne s'adaptant pas du tout aux courants de



circulation, mais ne s'équilibrant pas, à l'exécution, à cause des pentes différentes, mais ne se soudant pas aux plans des quartiers voisins.

C'était retomber là dans la formule des quartiers du Théâtre, des anciennes fortifications, quartiers agréables, il est vrai, mais simplement juxtaposés les uns aux autres, sans axes de circulation nettement tracés.

La conséquence en est aujourd'hui une valeur commerciale relativement faible, cependant que les Rues Basses, beaucoup moins spacieuses, maintiennent leur primauté.

Remarquons encore que ces quartiers des anciennes fortifications, propres et même riches, qui ont été étudiés en eux-mêmes et pour eux-mêmes, ne se soudent nulle part, d'une façon logique et commode, aux communes suburbaines qui font maintenant partie de la ville, et pas davantage aux avenues qui amènent le trafic de la banlieue.

D'où une hésitation constante et fâcheuse dans la circulation.

\* \* \*

Il résulte clairement de ces données premières, de ces exemples dont on pourrait cueillir de semblables à peu près partout, qu'un quartier, et non seulement un quartier mais une commune suburbaine, mais encore une agglomération satellite, doivent être composés en fonction de l'intérêt général de la ville, conçue en ses développements futurs.

Oublier ce principe, trop longtemps méconnu à cause du rythme plus lent et du volume moins grand de la circulation avant l'automobile, c'est se condamner à se trouver tôt ou tard devant de vastes surfaces bâties mais inorganisées, où s'entrecroisent des intérêts et des ambitions de tout genre, devant des masses amorphes exigeant pour leur rationalisation des efforts considérables, et quelquefois impossibles à donner.

Une ville, on l'a justement dit, est en somme une vaste maison de commerce, ou une vaste usine.

Elle naît, en général, du passage des hommes et des marchandises. Un pont, un confluent, un croisement de vallées est à son origine. Ailleurs ce sera peut-être un port, des mines ou des industries, quel qu'en soit le genre, qu'il faudra s'appliquer à desservir et à favoriser.

Ce sera donc la recherche de ces éléments premiers, essentiels, presque éternels, et qui ne trompent jamais, qui nous guidera dans l'établissement raisonné d'un plan.

Faciliter la circulation, attirer et retenir les chalands, faciliter le travail, telles sont les premières exigences à satisfaire.

La prospérité qui en découlera suscitera par la suite les belles œuvres d'architecture qui, dans ce cadre bien tracé, y prendront tout naturellement leur place et leur sens. Mais il ne faut pas intervertir l'ordre des choses.

\* \* \*

A Genève, parmi les points à desservir, il y a évidemment le lac et la gare. Il y a, parmi les industries à faciliter, les hôtels et les pensions, les établissements d'instruction, les Institutions internationales surtout. Ceci, si l'on peut dire, pour le trafic interne.

Mais il y a, par-dessus tout et en ce qui concerne les liaisons avec les régions avoisinantes comme avec le vaste monde à tenir compte de la renaissance de la route.

Ce que les chemins de fer avaient tué, les automobiles le raniment.

Or, quelles sont les principales voies de circulation à travers Genève? Quelles sont les régions qui ont Genève comme point de transit à peu près obligé? Quelles étaient, pour nous guider un peu dans ces recherches, les anciennes lignes de diligences?

Nous avons la route de la Suisse allemande et de l'Allemagne du Sud vers la vallée du Rhône et le Midi: ce qui s'appelle, pour Genève, la route de Lausanne et la route de Lyon.

Nous avons la route napoléonienne No 5, de Paris à Milan, qui s'appelle, ici, la route de Ferney et la route de Thonon.

Nous avons la route du Faucigny: route d'Annemasse, et la route de Chambéry et de Grenoble: route de Saint-Julien.

Toutes ces routes étaient autrefois animées d'un trafic considérable. Toutes passent et viennent naturellement à Genève, utiliser les Ponts sur le Rhône. Là est la clef du problème.

Les chemins de fer et leurs tunnels ont pu, pendant des décades, modifier les courants commerciaux, ignorer les vallées, concentrer la prospérité sur quelques villes privilégiées. Ils n'ont cependant pas toujours été, pour les pays qu'ils traversaient, aussi vivifiants que l'annonçaient leurs promoteurs.

Par l'automobile, par la route, le trafic tend à revenir dans le cadre de la géographie, tend à revenir à la nature et à ses forces inéluctables, qui ne trompent pas ceux qui s'attachent à les servir plutôt qu'à les contrecarrer.

\* \* \*

Ceci posé, on voit tout de suite que la gare, la route de Lausanne, la route de Ferney, la route de Lyon, le quartier des institutions internationales, les grands hôtels, c'est-à-dire les principales voies d'accès internationales et les principales «industries» à favoriser, sont toutes situées sur la Rive droite, dont on saisit ainsi l'importance.

Elles ont comme centre la Place Cornavin et elles exigent impérieusement une voie de tout premier ordre allant aux Ponts de l'Île, au cœur de la Cité, pour s'épanouir ensuite dans les autres directions.

Voilà bien l'idée fondamentale qui doit guider l'établissement du plan de reconstruction de la Rive droite dans son ensemble. Car une ville, par toute son ordonnance et par ses commodités, doit attirer le monde chez elle, et non pas l'écartier tacitement de son centre. Elle doit encore le retenir, et le retenir de bonne humeur, et non pas par des embouteillages. Elle doit accueillir le visiteur et, par tant et tant de facilités, qu'elle lui donne l'impression qu'il est chez lui.

Un étranger qui dit de telle cité qu'il «s'y sent comme chez lui» est bien près de devenir un client, un visiteur fidèle, un acheteur habituel, bientôt peut-être un habitant.

Le monde attire le monde. Plutôt que de laisser les gens s'égarer sur de mornes boulevards extérieurs, on prévoira donc quelques voies centrales, bien signalisées, sans trop de points de croisement, avec de grandes facilités de stationnement pour autos et aussi, pourquoi pas, certaines rues transversales réservées uniquement aux piétons.

... et ces dernières ne seraient certainement pas celles qui auraient la moindre valeur... Que l'on imagine, à Marseille, l'étroite et belle Rue Saint-Ferréol libérée de son odieuse circulation de véhicules de tout genre. Les étalages n'auraient-ils pas plus de visiteurs, et les boutiques plus de chalands?

Il ne faut pas craindre de spécialiser les rues. C'est encore une simplification, un agrément.

\* \* \*

Une brochure de Mr. Maurice Braillard, architecte, qui a paru il y a quelques mois sur la reconstruction de la Rive droite, et à laquelle on n'a peut-être pas prêté toute l'attention qu'elle méritait, posait la question comme elle devait être posée, c'est-à-dire dans toute son ampleur et toutes ses conséquences.

On peut ne pas souscrire à tels de ses détails, on est obligé d'en arriver à admettre son ordonnance générale comme seule conforme aux nécessités actuelles et préparant un harmonieux développement de la ville.

Au surplus, les différents plans qui sont étudiés aujourd'hui, ne sont guère que des variantes de celui-ci.

En l'espèce, et répondant à ce que nous disions tout à l'heure, il s'agit de permettre, par une majestueuse avenue, la grande circulation de la Place Cornavin à la Place Neuve, c'est-à-dire de relier le nœud de circulation des routes de Lausanne et de Ferney au nœud des routes de Saint-Julien et de Chancy-Lyon, de relier aussi le quartier international de la S. d. N. et du B. I. T. au quartier des Théâtres, des Musées, de l'Université

Une conception pareille répond absolument à l'intérêt général et ne manquera pas, lorsqu'elle sera suffisamment connue, d'être appuyée par l'opinion publique tout entière.

Deux voies transversales, plantées d'arbres, relient aux Pâquis les quartiers de la Servette et de Saint-Jean. Le Quai des Bergues est naturellement fort élargi, ainsi que le Quai Turretini, mais, chose nouvelle, au lieu d'être bordés par une rangée de grandes maisons qui placent fatalement celles des autres rues dans une infériorité marquée, les immeubles s'y présentent, suivant une suggestion qu'avait faite Mr. Charles Barde il y a quelques années, perpendiculairement au fleuve, laissant pénétrer entre chaque groupe, jusqu'au centre du quartier, l'air et la lumière en abondance.

\* \* \*

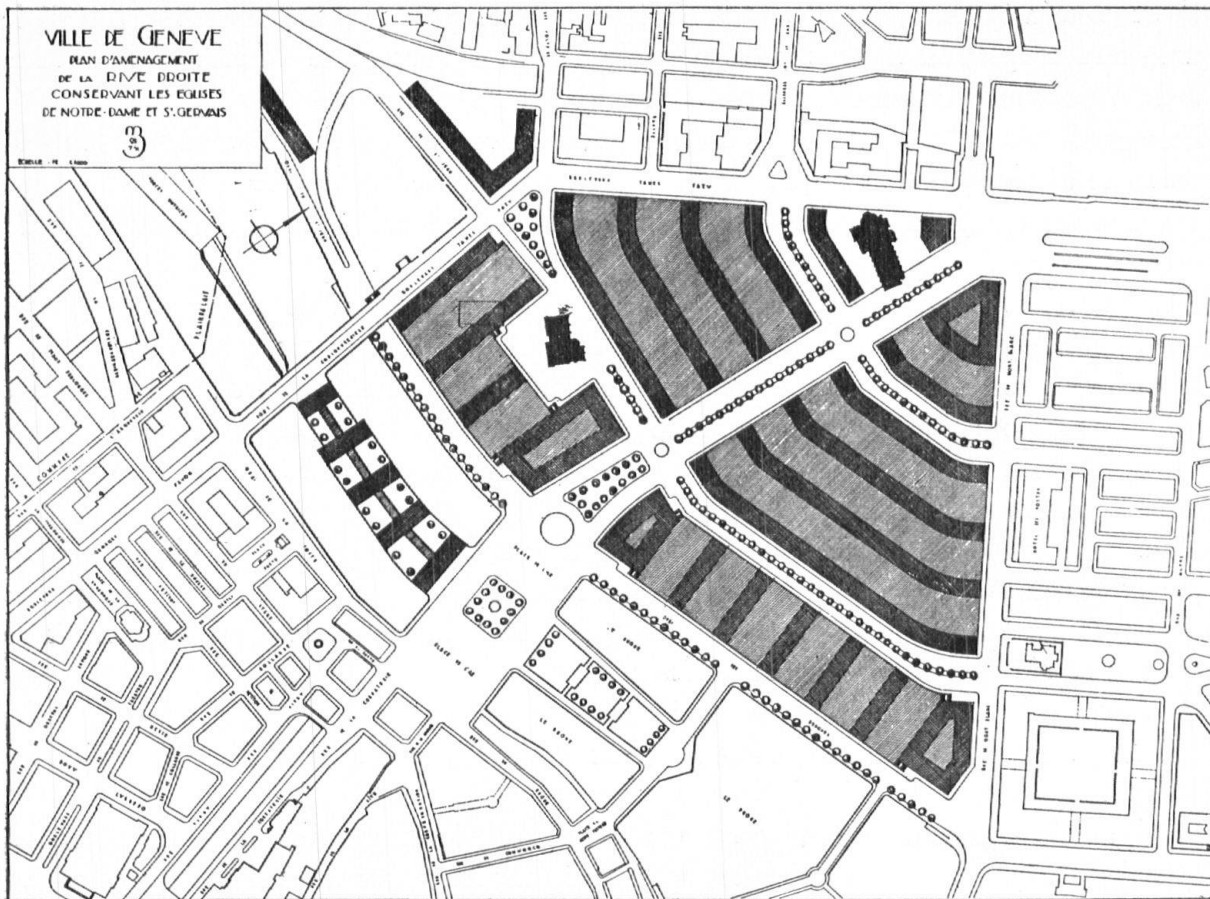
Quoi que nous ayons dit tout à l'heure au sujet de la nécessité, pour les villes, de commercer et de travailler, la vie, même pour elles, n'est pas faite que de gains matériels et immédiats et lorsqu'une cité a le bonheur de posséder des témoins de son histoire, des témoins même modestes mais qui ont un sens pour toute sa population, elle se doit de les conserver pieusement.

L'église de Saint-Gervais, et le monument des victimes de l'Escalade seront donc maintenus, de même que la Tour de l'Île, qui gardait le pont dont parlait déjà Jules-César, pont qui explique le naissance de la Cité.

Le problème de l'église Notre-Dame se pose de façon un peu différente. Si ce monument est cher au cœur des catholiques genevois, on doit reconnaître aussi qu'il est dépourvu de toute valeur archéologique, et même de valeur artistique. Son implantation, près de la gare, n'est pas heureuse et, quel que soit le plan adopté (nous avons dit tout à l'heure qu'ils ne se différenciaient plus guère les uns des autres) son parvis manquera toujours d'espace et s'ouvrira malencontreusement sur une voie animée, si même encore peut-être on n'est pas obligé de le rogner un peu.

On commence donc à parler, prudemment, de son transfert.

A peu près sur l'emplacement actuel de la Place Grenus, on propose de lui réserver assez d'espace, avec des débouchés latéraux et de face sur le Quai, et en concevant,



avec d'autres immeubles voisins, un ensemble architectural, à la fois très accessible et tranquille, où pourraient être groupés tous les services paroissiaux. Ceci pour les monuments.

\* \* \*

Le barrage du Rhône, qui se trouve actuellement au Pont de la Machine, sera reporté plus en aval, de façon à prolonger la belle nappe du lac à travers toute la ville. Cet embellissement certain, réclamé depuis bien des années déjà comporte naturellement la suppression du Bâtiment de la Machine, que personne ne regrettera. On parle aussi, enfin, de réduire un peu l'île elle-même, pour rendre un peu de grandeur à cette partie du paysage genevois.

D'autre part, et sur le plan social, on souhaite, contrairement à l'erreur trop longtemps pratiquée qui consiste à repousser à la périphérie les quartiers ouvriers, que ces quartiers reconstruits restent des quartiers populaires. La cité du Bureau International du Travail doit savoir donner cet exemple.

L'exposition en est excellente, bien ensoleillée, près du fleuve et près d'un grand jardin, et la foule des modestes, employés et ouvriers, appréciera sans doute de pouvoir habiter dans de bonnes conditions près de son travail, sans avoir, le matin, à midi et le soir, de fastidieux trajets à accomplir.

Il est certain qu'une opération immobilière de cette envergure ne saurait être réalisée d'un seul coup, mais il n'est guère possible non plus, sous peine d'échec et de faillite, de la concevoir échelonnée sur plus d'une dizaine d'années.

Les problèmes qu'elle se trouvera donc poser seront en partie nouveaux, et correspondant à l'évolution des idées et de la législation sur la propriété.

On a beaucoup parlé, à ce propos, de la remise en vigueur de la notion ancienne du droit de superficie.

En somme, et pour aller au fond des choses, il ne s'agirait de rien moins que de faire faire l'opération par la collectivité, par la Ville ou par l'Etat.

Le principe, en soi, est parfaitement défendable: il est bon que les villes se créent des réserves immobilières importantes, lesquelles assurent pour une grande part l'élasticité de leur budget. Il est juste qu'elles soient les premières à tirer bénéfice des grands travaux d'édilité qu'elles exécutent.

Mais il ne faudrait cependant pas, pour arriver à tout prix à la réalisation du projet qui nous occupe ici, envisager la dénonciation massive des prêts hypothécaires consentis par les établissements cantonaux de crédit, car ce serait courir une aventure dont il serait difficile de prévoir l'issue.

Ce serait faire, de cette opération d'urbanisme, une œuvre de socialisation brutale, qui la vouerait à un échec certain. C'est donc ailleurs qu'une solution doit être cherchée.

Mais aussi, comment envisager, dans cette transformation radicale de tout un quartier, la question, fort épineuse, des expropriations? La reconstruction progressive mettra-t-elle en valeur, ou dépréciera-t-elle les immeubles restants? Les municipalités successives ne seront-elles pas tentées, pour les acquérir à meilleur compte, de peser sur les propriétaires en les accablant sous de lourdes charges, ou en les tracassant sous des prétextes variés, d'insalubrité ou autres? Les propriétaires menacés ne mettront-ils pas, à leur tour, tout en œuvre pour tenir la dragée plus haute que de raison? Ne faudra-t-il pas en arriver à prévoir une taxation immédiate, et «ne varietur», des immeubles avant le commencement des travaux, taxation complétée par un droit de préemption en faveur de la Ville?

Tous ces problèmes, qui vont donner du «pain sur la planche» à nos législateurs et à nos juristes, ne sont cependant pas insolubles. Les remaniements parcellaires déjà exécutés en campagne ont fait passer dans la pratique des principes que l'on peut étendre ici. L'exemple de la France, dans les villes du Nord, dans l'obligation de remploi, sur le terrain même, des indemnités versées, peut également être évoqué. Un institut cantonal autonome, spécial à cette opération et comparable aux Services industriels peut être imaginé, un emprunt, bien gagé sur ces terrains magnifiquement situés, peut aussi être entrevu. . .

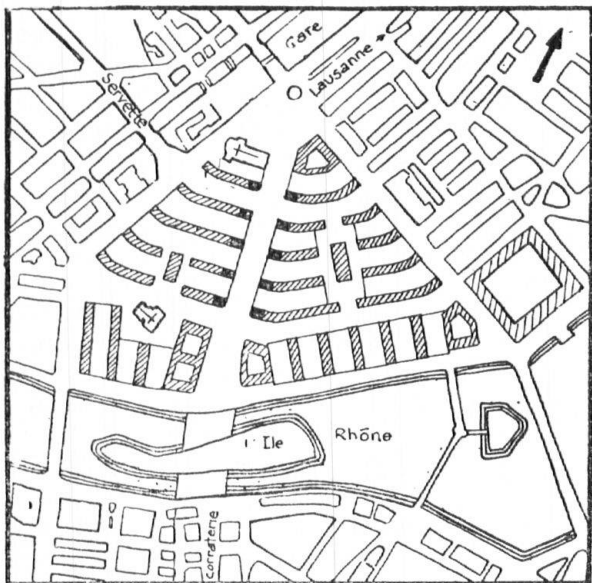
Il ne nous appartient pas, du tout, de nous lancer ici dans une étude de ce genre, mais ne peut-on pas avancer qu'une entreprise de cette envergure, intéressant la prospérité de tout un canton, est digne, au même titre qu'une correction de rivière ou un assainissement de marais, de l'aide et du soutien de nos plus hautes autorités?



Aussi aimons-nous à affirmer notre espoir qu'une heureuse formule pourra être trouvée pour la réalisation de cette grande œuvre, grande par ses dimensions initiales? grande par les transformations ultérieures qu'elle entraînerait encore, fatalement.

Juin 1932.

*Ch. Anthonioz.*



Plan du service de l'urbanisme de la ville de Genève.  
Cliché du Journal «La Suisse».

Depuis la rédaction de cet article, le service d'Urbanisme de la Ville de Genève a établi un nouveau plan qui a bien des chances, cette fois, d'être définitif.

Nous en donnons ici une reproduction sommaire.

Il se différencie légèrement du second plan, en ce que la grande artère prévue est un peu déviée vers l'aval pour correspondre directement avec la Corraterie. Mais, dans l'ensemble, nos lecteurs verront qu'il tient largement compte des idées et des principes énoncés plus haut, avec d'heureuses améliorations.

## Der Heimatschutz in der Schweiz.

### Jubiläum der Sektion Thurgau.

Am 9. Oktober 1907 hatte die Sektion Thurgau ihre Gründungsversammlung abgehalten; sie war somit in der Lage, im Herbst 1932 ihr 25jähriges Jubiläum zu feiern. Daraufhin hat sie mit Unterstützung der Regierung eine illustrierte Festschrift herausgegeben, deren Schmuck acht Steindruckbilder von E. E. Schlatter bilden. Der Künstler hat sich mit Erfolg bemüht, weniger bekannte, aber eigenartige malerische Gegenstände in seinem Gau ausfindig zu machen, und hat sie mit Liebe dargestellt. Der Text enthält eine knappe Uebersicht über das Erreichte und Erstrebte von E. Leisi, sodann einen aufschlussreichen Aufsatz über das thurgauische Riegelhaus von H. Gremminger, und als Feuilleton zwei prächtige Wanderbilder aus dem Thurgau von dem zu früh verstorbenen Reise-schriftsteller Hans Schmid. Das eine, mit dem Titel «Sommerfahrt am Untersee», bringt allerlei Schönes von der thurgauischen Wasserkante; das andere, «Ausflug nach Zazikoven», weiss interessante Dinge aus dem innern Kanton zu berichten.

Die eigentliche Feier fand am 11. September in Arbon statt und war gut besucht, natürlich auch von Trachtenträgerinnen, deren Vereinigung im Thurgau mit dem Heimatschutz eng verbunden ist. Im Vormittag hielt der neue Obmann, Herr H. Gremminger-Straub, die Hauptversammlung ab, in der die üblichen Geschäfte in rascher Folge erledigt wurden. Besonders Eindruck machte der Dank, den der Obmann zwei langjährigen Arbeitern auf dem Felde des Heimatschutzes darbrachte, nämlich Herrn Architekt Kaufmann, der 17 Jahre lang an der Spitze der Thurgauer Sektion gestanden hatte und nunmehr die Anerkennung dafür in Gestalt einer Urkunde erhielt, und Herrn Dr. Leisi, der 21 Jahre lang die Vereinskasse geführt und durch seine Feder dem Heimatschutz weitere schätzenswerte Dienste geleistet hatte. Leider wurde dabei ein dritter Mann nicht erwähnt, der in gleichem Mass den aufrichtigen Dank der Oeffentlichkeit verdient hat, nämlich der Obmann Gremminger selber. Bei Tische wurden briefliche, telegraphische und mündliche Glückwünsche in schöner Anzahl laut. Im Na-