

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 105 (1979)
Heft: 21

Artikel: Le plan de site de la rade de Genève
Autor: Baertschi, Pierre / Basset, Hervé
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-73862>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

Le plan de site de la rade de Genève

par Pierre Baertschi et Hervé Basset, Genève

Au mois de décembre 1978, le Conseil d'Etat genevois a approuvé le plan de site de la rade. Ce document a fait l'objet d'une large consultation préalable et il marque un pas nouveau dans l'évolution de l'urbanisme genevois. L'article ci-dessous expose les grandes lignes de ce plan, qui doit permettre de conserver à Genève un site cher à ses habitants et admiré par tous ses visiteurs.



Le front de quai de la rive gauche et le jet d'eau.

Urbanisme...

La construction du Grand-Quai, entre Longemalle et la Fusterie, débute en 1829 ; puis la construction du quai des Bergues (1835) accompagne l'édification du pont des Bergues (1834). L'œuvre entreprise par Dufour, avec le soutien du syndic Rigaud, fut poursuivie par le gouvernement de James Fazy. Dès 1849, la démolition de la ceinture des fortifications est amorcée. Le quai de la route d'Hermance est construit de 1848 à 1856, le jardin anglais achevé en 1863 alors que le quai du Mont-Blanc et le quai Wilson sont terminés en 1867. Le pont du Mont-Blanc date de 1861. En quelques années, Genève était dotée d'une rade qui allait modifier considérablement le paysage antérieur. L'activité portuaire réorganisée et des jetées complétées dès 1891 par le jet d'eau allaient donner à cet ensemble son aspect actuel.

... et architecture

Le paysage des toits et des immeubles qui forment le front des quais est, pour une large part, édifié dans le même temps. L'Hôtel des Bergues (1830), l'ancien Hôtel de l'Ecu (1842), le Métropole (1854), l'immeuble Broliet (1834) au 2 de la place du Port, datent de cette



L'architecture et le plan d'eau (rive droite).

époque. Dès 1857, tout le quartier de la place des Alpes commence à s'édifier et à se souder au vieux faubourg des Pâquis. Au début de la Première Guerre mondiale, la plupart des bâtiments qui bordent notre rade actuelle étaient déjà construits. En 1929, Hans Bernoulli écrira dans « L'urbanisme en Suisse » que « sur les deux rives du lac, des quartiers industriels, construits sans ordre, sont masqués par les hôtels des quais ». C'est du reste cette ordonnance que les différents règlements d'urbanisme proposés vers 1930 pour le Grand-Quai et le quai Gustave-Ador chercheront à préserver. La plupart des hôtels seront situés sur la rive droite (vue sur les Alpes), alors que le quai Gustave-Ador sera essentiellement voué à l'habitat.

Le caractère du site

Nous venons de voir que la majeure partie de la rade date du XIX^e siècle. Quelques immeubles sont plus anciens (Petite-Fusterie, place Chevelu). La qualité d'ensemble que l'on ressent aujourd'hui face à ces bâtiments, provient des ordonnances de l'époque. La notion de gabarit qui s'impose alors dans l'immeuble traditionnel parisien fait que les corniches réalisées au sommet des façades arrêtent le plus fréquemment le regard et déterminent le paysage du quai, ses lignes de fuite. Les édifices conservent une hauteur à peu près constante. Parmi les meilleurs ensembles situés dans les bâtiments du front de quai, citons le square du Mont-Blanc, le quai des Bergues, l'ensemble du Métropole. A la ligne des corniches s'ajoutent souvent les lignes de balcons, qui peuvent être très marquées. Les plantations de platanes, en amont du pont du Mont-Blanc, renforcent le caractère du site. Les illuminations nocturnes (ampoules et enseignes lumineuses) concourent également à créer un sentiment d'unité exceptionnel, où l'architecture et le plan d'eau se trouvent en parfaite convergence.

L'idée d'une protection

Sous la pression du développement urbain, on a progressivement reconstruit, depuis 1950, une large part des



Un bâtiment maintenu : le n° 39 du quai Wilson.

bâtiments situés sur le flanc de la Basse-Ville (quai Besançon-Hugues et quai Général-Guisan). Les commissions consultatives d'architecture qui se sont succédé au département des travaux publics ont généralement admis que la forme devait suivre le contenu. Le développement commercial et administratif du centre a ainsi agi progressivement sur la transformation de cette portion de la rade. Mais, plus récemment, la reconstruction de l'ancien Hôtel de Russie a soulevé certaines inquiétudes. Son expression de toiture et le choix de ses matériaux ont été à l'origine de critiques diverses.

En 1974, la Société d'Art public demandait la création d'une zone protégée, alors que les députés Charpié et Ketterer déposaient une motion dans ce sens au Grand Conseil. Le 1^{er} janvier 1977, l'entrée en vigueur de la loi cantonale sur la protection des monuments, de la nature et des sites allait rendre possible une réglementation adaptée au problème posé.

Le plan de site

Aujourd'hui, il est indispensable d'apprécier en détail les conséquences d'une politique de protection touchant des quartiers du XIX^e siècle. Des mesures

inoportunes risqueraient en effet de figer totalement des secteurs importants de l'agglomération, ce qui n'est guère souhaitable. Il faut tout d'abord évaluer de manière critique l'héritage architectural et urbain de cette époque, ce qui n'est pas facile. Il s'agit ensuite de décider, en complète connaissance de cause, des moyens appropriés qui doivent permettre de conserver à l'avenir autre chose que des témoignages épars, désintégrés et privés de signification.

En donnant au Conseil d'Etat la possibilité d'établir des plans de site, le Grand Conseil ouvrait la voie à une législation moderne, qui devrait permettre de concilier les exigences d'une conservation du patrimoine avec un développement équilibré de la ville. Ce type de plan doit être élaboré selon les besoins. Il est périodiquement remis à jour et actualisé. Sa portée légale en fait l'équivalent d'un plan d'affectation, ce qui implique une procédure d'adoption incluant une mise à l'enquête publique.

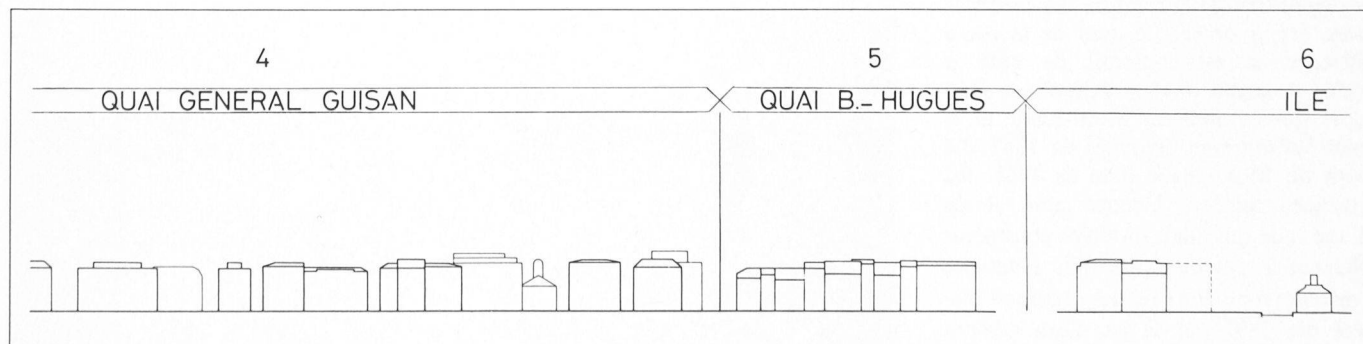
Après les quelques mois nécessaires à sa préparation, le plan de site de la rade de Genève fut présenté en décembre à la presse par le chef du département des travaux publics, le conseiller d'Etat Jacques Vernet. Une large procédure de consultation auprès de tous les milieux concernés fut ouverte, du 15 janvier au

15 février 1978, alors que le Conseil municipal de la Ville de Genève se prononçait le 7 novembre. Au mois de décembre de la même année, le Conseil d'Etat adoptait le document final.

Au cours de l'enquête publique, seuls trois propriétaires sur près de 150 avaient formulé des oppositions partielles. Toutefois, lors de la décision d'adoption, aucun ne décida de faire usage de son droit de recours. Compte tenu des difficultés auxquelles se heurtent souvent aujourd'hui les procédures de consultations analogues en zones de développement (plans d'aménagements), on peut considérer que ce plan de site a connu un succès effectif.

Méthode d'inventaire

Si, depuis plusieurs décennies, des méthodes d'analyses et d'inventaire ont été mises au point pour l'étude du centre de nos cités historiques, rares sont les études déjà entreprises sur des quartiers du XIX^e siècle. A part les exemples traditionnels (tracés « haussmanniens », cités ouvrières et phalanstères), l'architecture et l'urbanisme du XIX^e siècle sont encore peu connus. Nous avons là affaire à un patrimoine d'un genre nouveau. L'attention qui a été vouée à la révolution industrielle a partiellement masqué d'autres aspects tout aussi significatifs de cette époque. La rade de Genève, site touristique par excellence, est de ceux-ci. C'est dire combien les travaux qui ont précédé la mise au point de ce plan de site sortaient des sentiers battus. L'urbanisme d'alignement devant être étudié de façon adéquate (il est plus fréquent à Genève d'examiner un urbanisme d'îlots), un géométral complet des immeubles du front de quai a été dressé. Plusieurs critères d'appréciation ont été retenus : éléments signifiants, type de superstructure, type de façade, mode d'accrochage du rez-de-chaussée à l'espace des quais, etc. Une matrice permet d'obtenir une lecture comparative de ces divers éléments (grille multicritères). La synthèse permet d'apprécier les caractéristiques de l'immeuble par rapport au contexte, et de déterminer si celui-ci appartient à un ensemble architectural ou pas (bâtiment possédant des caractéristiques propres).



Un géométral complet des immeubles du front de quai a été dressé : rive gauche.

A partir de cette synthèse, une première appréciation est portée sur le bâtiment, de façon à déterminer si celui-ci est digne d'intérêt ou non.

Cette méthode a permis de mettre en évidence l'existence de dix sous-ensembles possédant tous des caractéristiques architecturales propres. Certains d'entre eux sont extrêmement homogènes (par exemple quai des Bergues), alors que d'autres sont hétérogènes (secteur Petite-Fusterie/Longemalle). Les nouvelles dispositions réglementaires seront donc modulées selon le caractère reconnu à chaque secteur.

Gabarits

L'étude des gabarits a mis en évidence les qualités de l'urbanisme d'alignement. A l'époque, celui-ci entendait se distinguer nettement du chaos de la ville ancienne (cité *intra muros*).

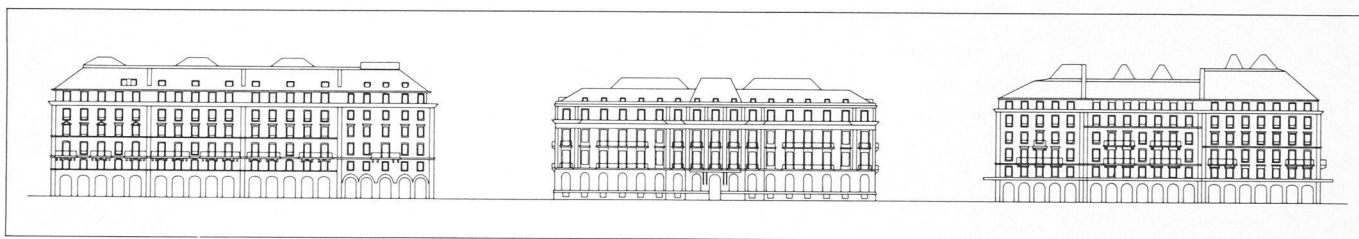
Comme nous l'avons vu précédemment, les aspects visuels sont essentiels dans l'approche du site bâti de la rade (points signifiants, lignes de fuite). La cohérence de l'image urbaine est en fait plus importante que l'expression autonome de chaque édifice particulier.



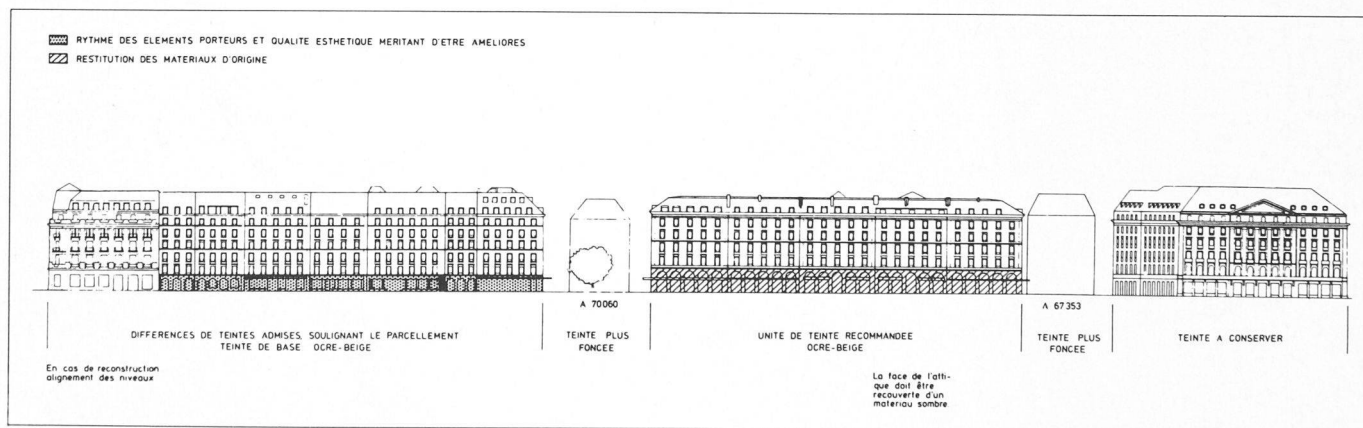
Ordonnance de façades du XIX^e siècle : le square du quai du Mont-Blanc.

Les dispositions légales en vigueur jusqu'en 1978 étaient complexes et ne procédaient pas d'une idée directrice. La rade était pour partie en première zone de construction, pour partie en deuxième

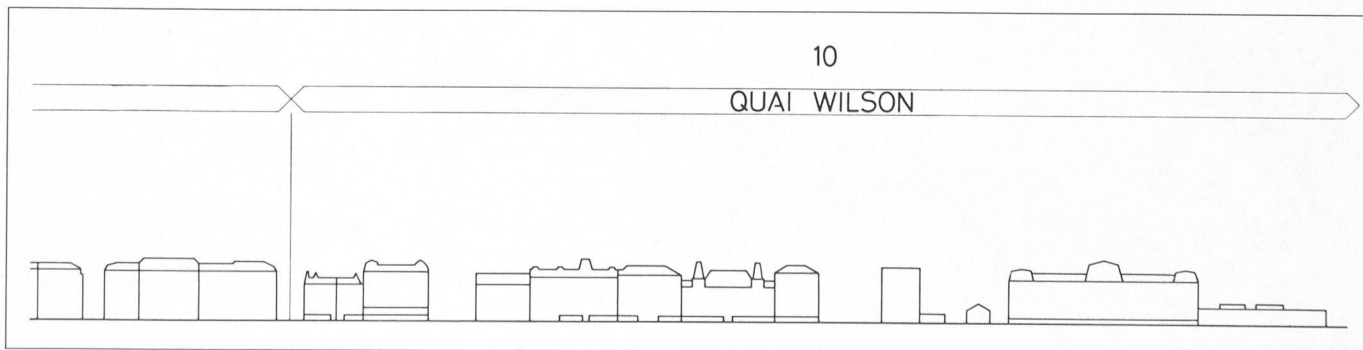
zone ; des plans d'aménagements et règlements localisés avaient été établis au gré des vicissitudes architecturales et des projets déposés... Il s'agissait, dans l'étude du plan de site, de définir un



Relevé des façades de l'hôtel Métropole (secteur n° 2).



Certains secteurs pourront faire l'objet de dispositions spéciales qui permettront de compléter les mesures générales (ici, projet de dispositions spéciales pour le secteur n° 7, quai des Bergues).



Rive droite.

Une matrice multicritères permet d'obtenir une lecture comparative et une synthèse.



concept global et de simplifier cette jungle de règlements.

Toutes les dispositions valorisant l'harmonie du site furent conservées. Ainsi, la volonté, dans le règlement du quai Général-Guisan, de réduire l'importance des toitures de façon à préserver la vue sur le profil caractéristique de la vieille ville. Pour des raisons d'harmonie réglementaire, la cote la plus fréquente (21,60 m) fut conservée et même étendue à certains secteurs.

De façon à permettre à nos architectes modernes de ne pas sombrer dans une banalité d'expression, la décision fut prise d'introduire un article permettant à certains emplacements de construire des éléments d'architecture (tels que tourelles, verrières, etc.) hors gabarits.

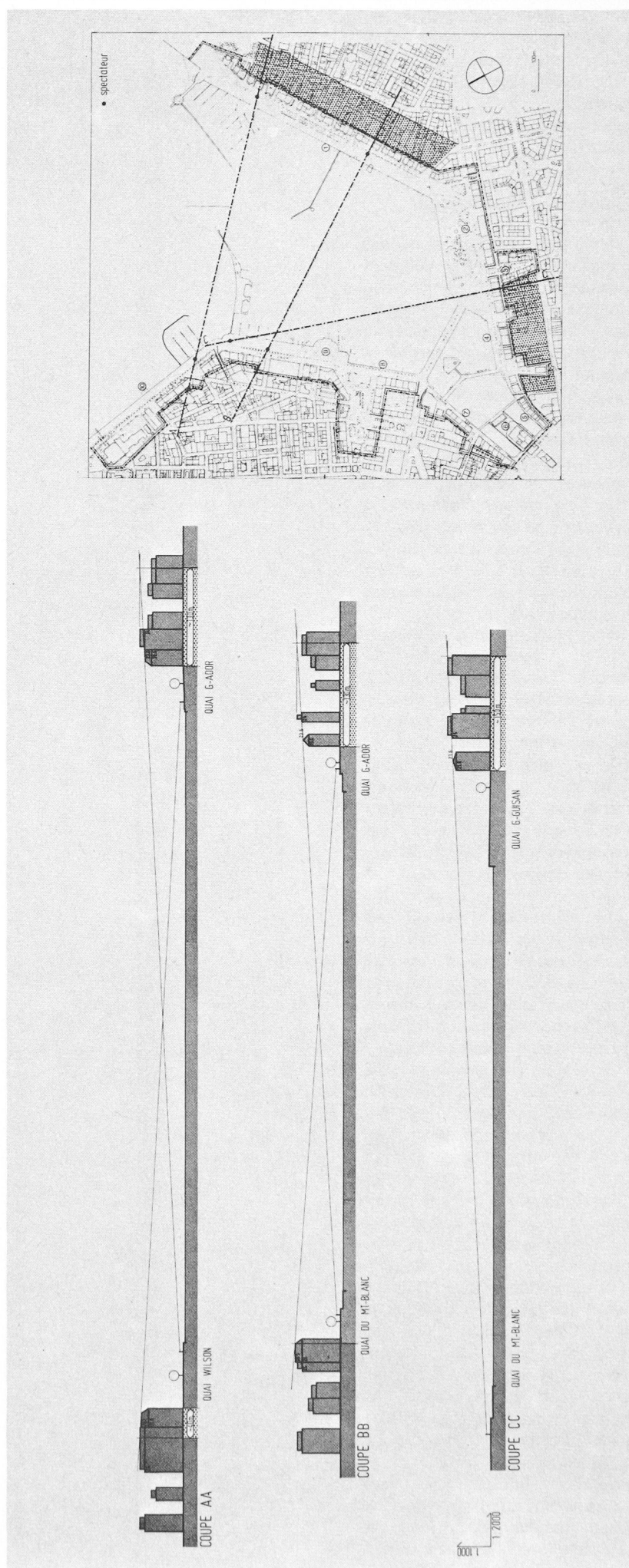
Plusieurs immeubles ont vu leur gabarit ramené à des dispositions plus harmonieuses et adaptées au caractère du site. Cette modification s'imposait et elle s'est produite sans accrocs majeurs.

Les vues lointaines

Le panorama qui, du quai du Mont-Blanc, s'étend sur les Alpes et les Préalpes, est exceptionnel. Sur la rive opposée, les toitures des bâtiments forment une ordonnance à laquelle se raccrochent les superstructures du second plan. L'épannelage des secteurs directement contigus aux fronts de quais a subi ces dernières années quelques atteintes. Toutefois, les dispositions légales en vigueur dans la première et la deuxième zone de construction réduisent considérablement les possibilités d'exhaussement dans de nombreux secteurs. La largeur des voiries pré-existantes est souvent une donnée inamovible. Néanmoins, à certains emplacements, le recul est suffisant et des bâtiments peuvent alors atteindre en faitage une cote théorique de 28,50 m. Un examen approfondi des emplacements sensibles a montré que ceux-ci étaient extrêmement restreints. Une prise en considération de leur impact, de cas en cas, par un photomontage permettrait de trouver des solutions acceptables sur le plan paysager.

Les vues lointaines (par exemple Coligny-Parc, chemin Rieu, etc.) posent un problème de nature différente. Dans le périmètre de la troisième zone de développement, l'adoption de plans d'aménagements fixe la volumétrie.

Prenant la décision de mieux garantir à l'avenir la protection des vues lointaines de la rade, le département des travaux publics, d'entente avec ses commissions consultatives, a proposé de se montrer plus restrictif en matière de dérogations, notamment pour la construction d'immeubles-tours. Une proposition de modification du texte de loi concerné (art. 14 de la loi sur les constructions et installations diverses) a été introduite auprès du Grand Conseil et approuvée.



Etude de l'impact visuel de constructions édifiées en second plan avec détermination des zones sensibles.

