

Énoncé théorique de Master en Architecture

SAR / ENAC / EPFL

Temenos

La crise identitaire de la rade de Genève

Pierre-Henri Severac

Sous la direction du Professeur Jacques Lévy

Janvier 2016, Lausanne

Je tiens à remercier le groupe de suivi, le professeur responsable de l'énoncé théorique Jaques Lévy, le directeur pédagogique Alexandre Blanc et le maître EPFL Jean-Baptiste Bruderer pour leurs précieux conseils.

Tous ma gratitude va aussi au Conseiller administratif-Conseiller national Guillaume Barazzone et au président du PBD Genève Charles Piguët de m'avoir accordé différents entretiens qui se sont révélés être une grande source d'informations.

Un grand merci également à Joanna Deneuve et Ognyan Ivanov qui ont soutenu mon travail durant le semestre.

Temenos

*La crise identitaire de
la rade de Genève*

Pierre-Henri Severac



Introduction

Le lac Léman est situé à 375 m d’altitude, entre le Jura et le Mittelland au nord et les Préalpes du Chablais au sud. Sa forme dessine un croissant long de 72 km partagé entre la Suisse et la France. D’une superficie totale de 582 km², il est le plus grand des lacs subalpins. Il représente la plus grande quantité d’eau réunie naturellement d’Europe de l’ouest¹. Sa taille produit un vaste littoral caractéristique de la région dite Lémanique.

Le lac est un élément géographique résultat d’interactions de différents phénomènes sociaux, politiques et physiques. Ses rives ont permis l’établissement humain et «subi» par endroit son évolution. La relation entre l’homme et le Léman est nourrie d’innombrables utilisations depuis le Néolithique².

Genève, situé en aval du lac Léman, est un cas d’analyse particulièrement intéressant. Elle est la seule ville qui s’articule autour du lac, une situation unique dans l’arc lémanique. Le resserrement du lac forme une rade, un plan d’eau que la Ville de Genève structure jusqu’à reformer le Rhône qui devient alors son émissaire.

Le choix d’un tel champ d’exploration est aussi justifié par le fait que ce territoire, incluant surtout ce que l’on appelle communément la rade, a été soumis depuis l’époque gauloise jusqu’au premier tiers du XX^e siècle à des conquêtes, réelles ou projetées, quasiment permanentes.

¹ http://www.larousse.fr/encyclopedie/riviere-lac/lac_Léman/129386
² CORBOUD, Pierre et co-auteurs. « La rade de Genève: du glacier aux lacustres » Texte présenté lors de l'exposition, Genève, 10 octobre au 12 décembre 2012

Jusqu’à l’avènement du chemin de fer, au milieu du XIXe siècle, la voie d’eau constitue dans la région lémanique le mode de transport privilégié pour les matériaux lourds (pierre de construction, bois de chauffage, etc.) et les denrées alimentaires conditionnées (vin, fromage, sel, etc.). Les principaux centres portuaires sont alors Morges, Vevey, Le Bouveret, Meillerie et, surtout, Genève, desservi par plus d’une cinquantaine de barques à voiles latines⁴.

La morphologie de la rade actuelle fut initiée par Guillaume Henri Dufour au XIXe siècle avec la construction du port du commerce. A cette époque, le centre de Genève se «retourne» de la Vieille-Ville vers les rives du lac. Cette «refondation du centre», selon la formulation d’André Corboz, s’articule autour d’un «cœur» (ou «*temenos*») situé entre le Pont des Bergues et le Pont de la Machine. Par la suite, la réalisation des jetées des Pâquis et des Eaux-Vives a accompagné l’extension de la Ville de Genève hors de ses remparts et a confirmé la centralité du lac en élargissant les pourtours de ce cœur liquide⁵.

⁴ FROMMEL, Bénédicte. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 7

⁵ Luca PATTARONI, Matias Echanove et Kamila Tabaka. 2010 «La Plage Publique des Eaux-Vives dans le contexte urbain de Genève et son agglomération», Document de synthèse, Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR) et Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Problématique

Depuis plusieurs décennies, la rade ne répond plus entièrement aux besoins de ses utilisateurs. Ce constat est révélé lors d’un sondage réalisé en 1996 par le journal la *Tribune de Genève*. Ce dernier sonde ses lecteurs sur une question: «*Que souhaitez-vous voir fleurir autour de la rade?* Une majorité répond que la voiture prend du terrain et revendique une meilleure qualité de vie. Une large majorité s’enthousiasme pour plus de cafés, de terrasses, une salle de spectacle, des accès pour la baignade ou même des passerelles piétonnes le long du Rhône. La classe politique ne tarde pas à récupérer ces idées. Elle propose de créer un parcours au fil du Rhône allant des Forces Motrices au pont du Mont-Blanc. Un projet qui verra le jour en 2000. Il recevra même le Prix Wakker attribué par la Ligue suisse du patrimoine national. Cette même année, un certain François Longchamp, journaliste au *Temps*, consacre un long article à l’aménagement de la rade qu’il qualifie de «*méprisée*». Au début des années 2000, l’ancien Conseiller administratif de la Ville de Genève, Christian Ferrazino (Alliance de Gauche), décide de repenser le mobilier urbain de la rade et d’unifier ses pavillons. Un concours d’architecture est lancé et avec lui une nouvelle «*saga*» à la genevoise⁶.

En 2005, le canton de Genève lançait les premières études de faisabilité en vue de l’aménagement d’une plage sur les rives de son hypercentre. Projeté au large des rives du quai Gustave-Ador et impliquant un remblai de la zone littorale, ce nouvel espace public majeur devait particulièrement répondre au manque d’accès à l’eau et d’espaces de baignade. Dès 2006, ce projet allait être couplé à l’extension du port de la Nautique, demandée par la Société Nautique de Genève au même titre que sa concession domaniale ainsi qu’au projet du nouveau port public des Eaux-Vives. Une opportunité saisie par le canton pour libérer le quai Marchand des activités professionnelles et des places d’amarrage afin de valoriser l’espace public et le paysage de la rade.

⁶ <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/amenagement-rade-projets-restes-domaine-reve/story/27136990>

A bout touchant, le projet PPEV, au même titre que l’extension du port de la Nautique, fut bloqué suite au recours des associations WWF Genève et WWF Suisse. Ils reprochaient, outre un défaut de procédure de planification, un remblai trop important de la zone littorale. Comme un grand nombre de projets «touchant au joyau de la cité», aucune intervention ne verra réellement le jour⁷.

Actuellement, le seul «projet de réaménagement» ayant vu le jour résulte d’une appel d’offres lancée en 2010 par Rémy Pagani et Pierre Maudet pour louer des pavillons en métal et en plastique autour de la rade⁸. Une situation provisoire toujours présente en 2015.

Face à cette situation, les usagers se sont appropriés de manière instinctive les rives et les berges de la ville. Les établissements d’activités, majoritairement estivales, témoignent de la volonté des habitants d’aspirer à un rapport plus proche avec leur lac sans que les quais leur en donnent l’opportunité.

En 2015, Guillaume Barazzone, Conseiller national PDC à Genève, qualifiera cette opportunité d’«unique» lors d’un interview pour le journal Le Temps⁹. Cette volonté politique devenue récurrente a réellement été prise en compte par la Ville de Genève depuis 2009 lors de l’adoption du Plan Directeur Communal par le Conseil d’État. Dans cette nouvelle vision de Genève 2030, une carte est dédiée aux zones riveraines (fiche PL06 «Rade/Rives»). Elle propose des objectifs et des moyens visant une meilleure coordination de l’aménagement des rives communales du lac, du Rhône et de l’Arve. Ce document définit plusieurs zones à valoriser et à requalifier le long de la rade notamment un nouvel accès majeur à la baignade entre Baby-Plage et le Port Noir, de même que des aires de détente à aménager le long du Quai Wilson jusqu’au Parc de La Perle du Lac.

Ces études mettent constamment en évidence la volonté d’un rapport plus étroit entre l’Homme et le lac.

Un simple constat permet de remarquer que les accès pour se baigner sont relativement peu nombreux et les principaux (Bains des Pâquis, Genève-Plage) sont payants. Certains espaces de promenade demeurent en bonne partie encombrés par de nombreux bateaux, baraques de pêcheurs et autres véhicules stationnés à quai. Il n’existe pas à part à Genève-Plage et dans une certaine mesure à la Perle du Lac, de véritables espaces de divertissement tels qu’un parc ou des pelouses au bord de l’eau.

Ma problématique vise à analyser les enjeux et les impacts d’un projet de réaménagement de la rade dans le contexte socio-géographique de l’agglomération Franco-Valdo-Genevoise.

Cette démarche soulève des questions primordiales : Quelle est la nature des rapports que l’homme entretient avec la rade? Que représente-t-elle pour la région lémanique et l’agglomération du Grand Genève? Comment appréhender son évolution face à l’échelle d’une agglomération en plein développement? Autant de questions que de pistes à explorer.

⁷ Etude menée par urbaplan Genève, 2014 «Etude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres» page 9-10

⁸ <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/amenagement-rade-projets-restes-domaine-reve/story/27136990>

⁹ <http://www.letemps.ch/suisse/2015/07/19/guillaume-barazzone-opportunit%C3%A9-re%C3%A0menager-rade-geneve-unique>

Méthodologie

Ce texte est structuré en quatre chapitres de manière à explorer plus en détail cette problématique.

Un premier chapitre explore les événements majeurs qui ont marqué la relation entre l’Homme et la rade de Genève. Cette analyse descriptive passe de l’ouvrage scientifique à la littérature mais aussi par la peinture, la photographie et d’autres images remarquables. Ce chapitre vise à résumer l’histoire de la rade tout en décryptant l’évolution des relations entre elle et l’humain.

Le deuxième chapitre étudie la situation actuelle de la rade de Genève. Il est divisé en deux parties. La première est un relevé des usages actuels. Elle est introduite de quelques commentaires puis se compose de cartes légendées des différents programmes (relevés durant l’année 2015). La deuxième partie confronte la rade de Genève à d’autres rades en Suisse. Elle forme un cahier de cartes comparées. Celui-ci offre une vision élargie du panel de solutions et de stratégies que d’autres villes suisses ont su adopter mais aussi des situations critiques à éviter.

Un troisième chapitre est constitué d’un relevé d’articles journalistiques. Ils forment un indicateur efficace des volontés politiques et populaires. Ces articles sont triés chronologiquement de manière à suivre le fil conducteur de l’évolution des volontés de ces deux dernière années.

Le dernier chapitre traite plus particulièrement des questions suivantes : les espaces publics autour de la rade, son accessibilité et l’évolution du centre-ville. Les deux premières thématiques sont traitées au moyen de cartes produites grâce au système de géodonnées téléchargeables du canton de Genève (SITG - Le territoire à la carte). La dernière thématique, celle de l’évolution du centre-ville, est traitée grâce aux stratégies des différents plans directeurs pour 2030 et aux objectifs de la métropole lémanique afin d’intégrer la rade dans un scénario futur aux enjeux plus vastes.

Chapitre 1

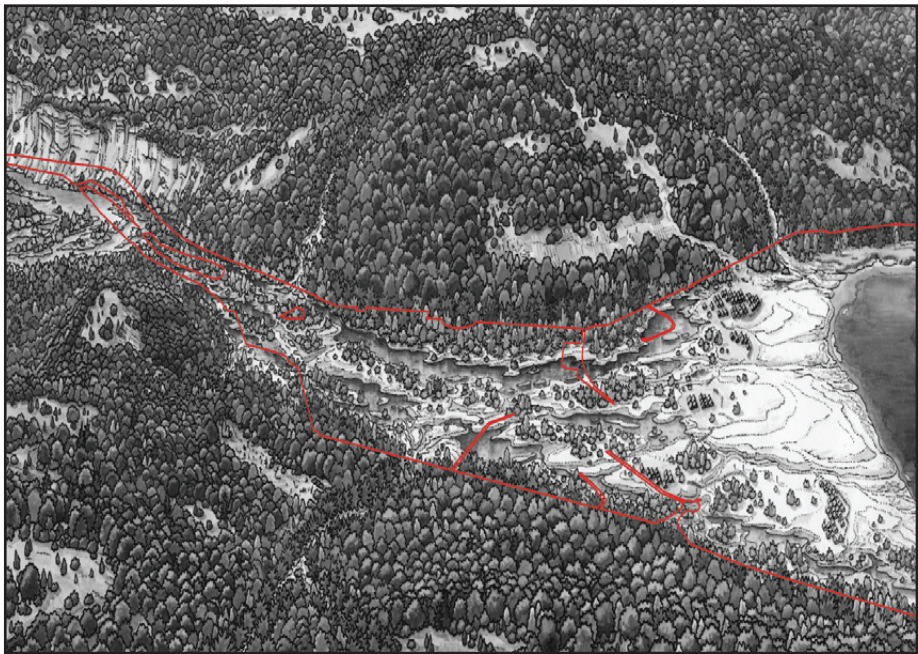
Histoire de la rade

Ce premier chapitre explore et décrit les événements majeurs qui ont marqué la relation entre l’homme et la rade de Genève depuis le néolithique jusqu’au milieu du XX^e siècle.



◁

FIG. 1: -2000 av. J.-C. - Occupation du «banc de travers» à l'Âge de bronze (reconstitution)



△

FIG. 2: -2000 av. J.-C. - Occupation du «banc de travers» à l'Âge de bronze (reconstitution)

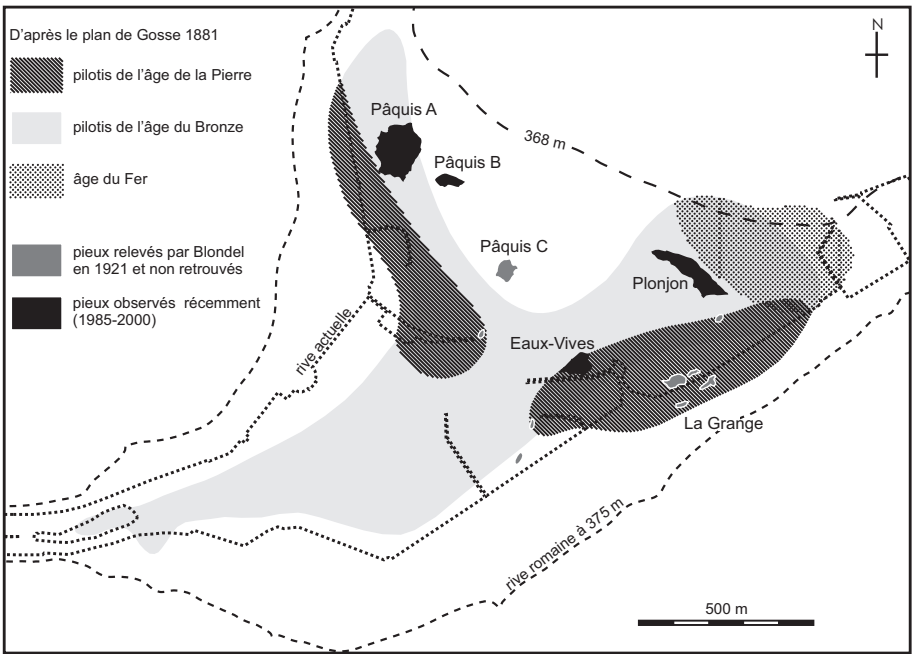


FIG. 3: 1921 - Carte des sites palafittiques de la rade de Genève relevés par L. Blondel et A. Le Royer.

△

Les premiers millénaires et ses lacustres

De multiples découvertes archéologiques récentes nous permettent d'affirmer que la rade de Genève est habitée par l'homme depuis le néolithique. Cette période dite palafittique a duré de 5'000 à 500 av. J.-C. Certains spécialistes vont jusqu'à affirmer que la région genevoise est habitée depuis plus de 15'000 ans¹.

Ces premières peuplades lacustres étaient parmi les premiers agriculteurs et éleveurs vivant dans les Préalpes. Ils ont colonisé les bords des lacs et des rivières ainsi que les marais autour des Alpes² (FIG. 1 et 2)

Il y a près d'un siècle et demi, les premières pilotis (FIG. 3) avaient alimenté l'image d'une Suisse romantique, habitée par des peuples qui vivaient sur de grandes plateformes érigées sur pilotis, reliées entre elles par des ponts et des passerelles. De nombreuses expositions, des tableaux comme ceux de Albert Ankers (FIG. 4), de même que des romans, ont mis en scène ce mythe des peuples vivant sur l'eau. Or, on sait aujourd'hui qu'ils vivaient sur les rives des lacs, plus propices à leur développement.

Ces peuplades du Néolithique et de l'Âge de Bronze passaient leur temps à entretenir leurs habitats et à cultiver des céréales sur leurs terres. Ces dernières, très humides grâce à la proximité des rives, leur offraient de bonnes récoltes et amélioraient leur qualité de vie. De même, la pêche sur le lac et l'élevage d'animaux leur permettaient de mieux se nourrir et de se développer³.

¹ CORBOUD, Pierre et co-auteurs. «La rade de Genève: du glacier aux lacustres» Texte présenté lors de l'exposition, Genève, 10 oct. au 12 déc. 2012

² <http://www.palafittes.org/fr/faq/les-lacustres/>

³ BOURQUI, Yanick. «Sur les traces des palafittes...». Université de Fribourg, 2012. p.2



Au Néolithique final, de 3'100 à 2'700 avant notre ère, une nouvelle régression importante du niveau des eaux incite à nouveau les paysans genevois à occuper les zones littorales. Sous le parc de la Grange ont été retrouvés les vestiges d'un de ces villages riverains, particulièrement bien conservé sous une couche de graviers déposée par les vagues⁴.

Avec l'oscillation du niveau du lac Léman, entre 5'000 et 1'100 av. J.-C., et une dégradation climatique notable, le niveau de tous les lacs situés au nord des Alpes est remonté considérablement à plusieurs reprises. Entre 1500 et 1100 avant notre ère, les habitants des rives lacustres doivent à nouveau se déplacer sur les terrasses surplombant le lac⁵.

La dernière période de bas niveau lacustre s'étend de 1'100 à 850 av. J.-C. Le Léman s'abaisse ainsi d'au moins trois mètres. Les stations des Pâquis, des Eaux-Vives et du Plonjon sont habitées de manière contemporaine ou en alternance⁶.

Par ces premiers propos, nous comprenons que la rade est un lieu propice à l'installation humaine depuis des millénaires. Elle est en quelque sorte la matrice, la genèse du développement humain sur le sol genevois. La colline de la Vieille Ville, centre de l'ancienne Genève, ne sera habitée que beaucoup plus tard, probablement pas avant l'an 1000 av. J.-C.

⁴ GALLAY, Alain et CORBOUD, Pierre. 1979. «Les stations préhistoriques littorales du Léman. Où en sont nos connaissances ?» Zurich ETH p.44
⁵ Ibidem p.45
⁶ CORBOUD, Pierre et co-auteurs. «La rade de Genève: du glacier aux lacustres» Texte présenté lors de l'exposition, Genève, 10 oct. au 12 déc. 2012

FIG. 4: 1884 - Albert Anker, die Pfahlbauerin



◀ FIG. 5: 123-105 av. J.-C. - Extrémité du ponton
du port protohistorique, fouille de 1898
Photo J.-B. Sevette.

Des allobroges aux romains

Au début du XX^e siècle, un port protohistorique «gaulois» fut découvert en contre-bas de l'église de la Madeleine (FIG. 5). Ce premier port «gaulois» datant d'après les archéologues de 123 à 105 av. J.-C., occupait une crique dans le prolongement de la place de Longemalle. Les traces de ce premier port se caractérisent par l'implantation de milliers de pieux dont une partie consolidait les berges de la crique et d'autres supportaient les pontons servant de débarcadère⁷. Au début du III^e siècle av. J.-C., des membres de la peuplade celte des Allobroges s'installent sur la colline de la Vieille Ville à l'intérieur d'un refuge fortifié. C'est à cette époque que l'on voit apparaître le premier nom de «Genua»⁸.

En l'an 121 av. J.-C., la soumission romaine du pays des Allobroges fait de Genève un poste avancé au nord de la province de la Gaule transalpine. Jules César rebaptisa la ville sous le nom de «Genava». Elle était alors constituée d'une modeste agglomération faite d'habitations en bois et en torchis. Lorsqu'ils s'installèrent provisoirement avec ses troupes, l'oppidum s'agrandit. Genève devint dès lors un «bourg» romain, qu'elle restera cependant longtemps, avant de passer au statut de ville vers la fin du III^e siècle⁹.

Nombre d'historiens s'accordent pour dire que Genève doit son existence à un premier pont sur le Rhône. Une première infrastructure qui fera de la Genève antique un lieu de franchissement fluviale indispensable aux pratiques commerciales et militaires¹⁰.

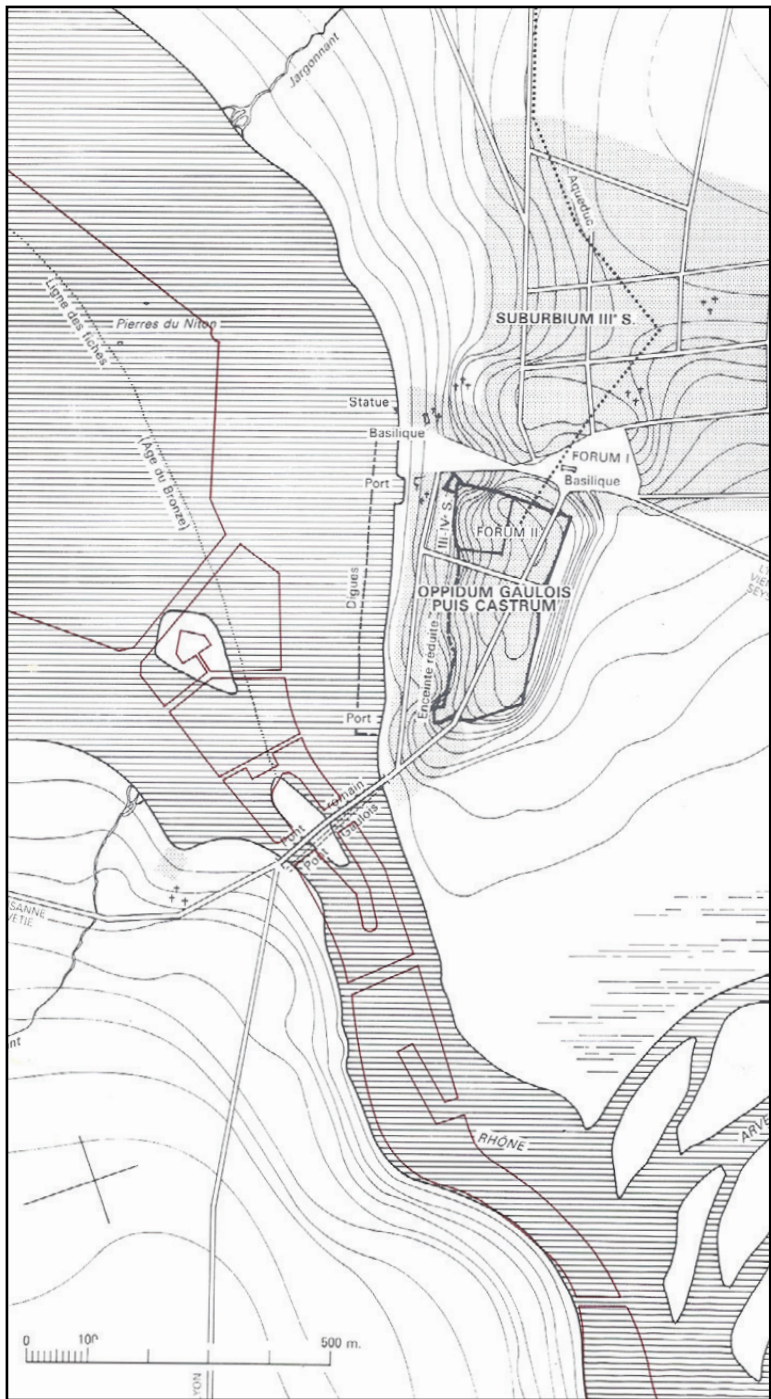
Dans un premier temps, la Genève antique fut prisée pour son pont mais la rade ne tarda pas à être utilisée comme un atout commercial majeur par les romains qui édifieront un nouveau port de commerce.

⁷ DEONNA, W. «Découvertes romaines à Genève, Indicateur d'antiquités suisses», Zurich ETH, 1925. p.143

⁸ CESAR, Jules. «Commentaires de la Guerre des Gaules» (De Bello Gallico), Livre I, (6 et 7)

⁹ CESAR, Jules. «Commentaires de la Guerre des Gaules» (De Bello Gallico), Livre I, (8)

¹⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_Genève#cite_note-5



△ FIG. 7: env. 50 av. J.-C. - Reconstitution de Genève sous l'occupation romaine



△ FIG. 8: Bloc ératique et pilotis d'une ancienne digue. fouille de 1910

◁ FIG. 6: La Genève riveraines, des origines gallo-romaines jusqu'au VI^e siècle



FIG. 9: Types d'amphores retrouvées à Genève.

Un premier port d'envergure

À l'aube de l'an 47 de notre ère, un nouvel établissement portuaire romain fut édifié (FIG. 6).¹ Il se matérialisait par une puissante digue de plus de 200m de long constituée de blocs erratiques (FIG. 8), réglée par des alignements de pieux profondément ancrés dans le sous-sol limoneux.

Un bâtiment construit en colombages et en torchis ainsi que des aires de stockage s'alignaient en bordure du quai (FIG. 7).²

Ce nouveau rapport à l'eau est un prémisses d'une Genève visant à se tourner à nouveau vers l'eau. Elle illustre le pouvoir commercial de la rade que les romains ont su utiliser à leurs profits.

Cela se remarque par le nombre d'amphores retrouvées noyées dans le sable fin (FIG. 9).³ Le même que l'on retrouve dans les grèves qui bordent le lac. Cela prouve leur appartenance à l'ancien port romain qui comportait plusieurs grèves du même sable.⁴

À partir du Bas-Empire, l'évolution du site est caractérisée par un déplacement progressif du port en direction du nord.⁵ Il s'étend de la place Longemalle jusqu'au port au bois du XIX^e siècle et à l'actuel pont du Mont-Blanc.⁶

¹ BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XII^e au X^e siècle» Librairie de l'Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.14

² BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XII^e au X^e siècle» Librairie de l'Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.16

³ DEONNA, W. «Découvertes romaines à Genève, Indicateur d'antiquités suisses». Zürich ETH, 1925. p.143

⁴ BONNET, Claude et co-auteurs. «Les premiers ports de Genève». Archéologie suisse, 1989. p. 2-24.

⁵ Ibidem

⁶ Ibidem

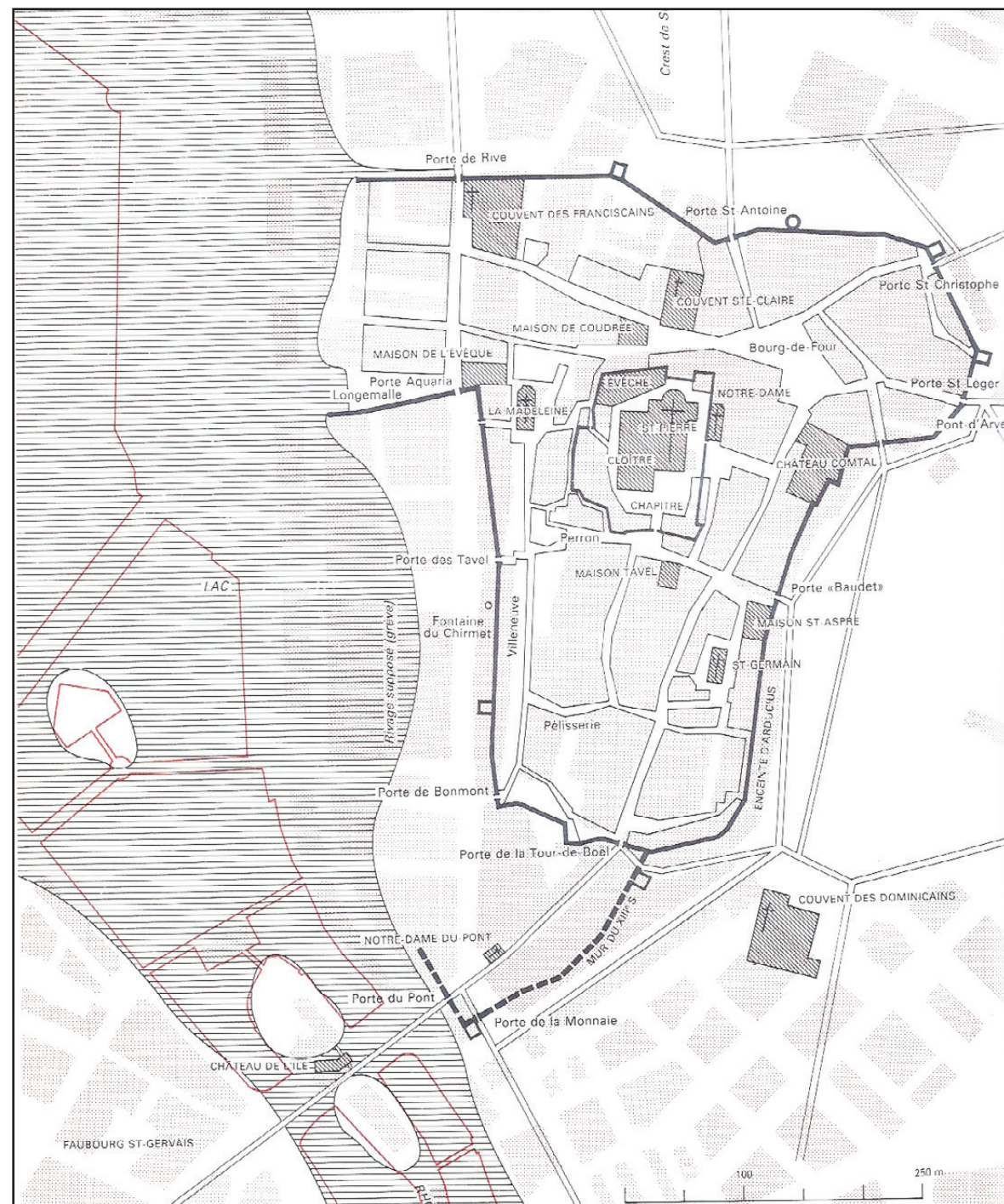


FIG. 10: Cartes de La ville médiévale vers 1270. Rives actuelles en rouge

La descente vers le lac

Au XIII^e siècle, c'est le temps des des grandes cathédrales et des grandes enceintes dans les villes impériales. Genève connaît une première extension de la ville médiévale hors des limites de son castrum (FIG. 10).⁷ Lors des incursions alémaniques, l'enceinte du Bas Empire relie le quartier du port à celui du haut de la colline.⁸ Pour ainsi dire, la ville entreprend une descente vers les rives du lac. En ce plein âge féodal, la ville se structure en deux pôles. Le premier, situé à l'est, est constitué d'une ouverture sur la rade et le rivage. Le deuxième, à l'ouest, permet de franchir le Rhône. Deux pôles de structuration d'une ville basse en «*gestation*»⁹ qui prouvent bien l'importance que la ville attribue à son système hydrologique et à son rapport à l'eau.

À cette époque la ville entretenait un premier contact ponctuel avec le rivage du lac. Entre ces deux pôles structurants, un espace interstitiel entre l'enceinte et la ville formait une grève. Cette dernière, fonctionnelle, permettait aux barques de pêche et autres bateaux de débarquer sur la rive. La grève était accessible depuis la porte de Tavel et la porte de Bonmont. Bien que ponctuel, le contact direct entre la ville et la rade situé à l'est procurait un accès direct entre l'intérieur de l'enceinte et le rivage. Cela permettait de transporter facilement les denrées issues du commerce lacustre jusqu'au centre, un atout commercial majeur. La nécessité des échanges restera au travers des siècles un des traits dominants de la cité lémanique.¹⁰

Au Moyen Âge, la morphologie des rives, des enceintes et la topographie complexe de la sortie du pont sur la rive gauche, exprimaient bien l'importance à la fois militaire, marchande et fiscale de la ville.¹¹

⁷ BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du X^{lle} au X^e siècle» Librairie de l'Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.34

⁹ BEERLI, Conrad André, «Rues Basses et Molard, Genève du X^e au X^e siècle» Librairie de l'Université Georg et Cie S.A., 1983, Genève p.35

¹⁰ Ibidem p. 36

¹¹ BROILLET, Philippe. «Les monuments d'art et d'histoire du canton de Genève, tome 1 : La Genève sur l'eau». Éditions Wiese SA. Bâle, 1997.. pp. 1-2

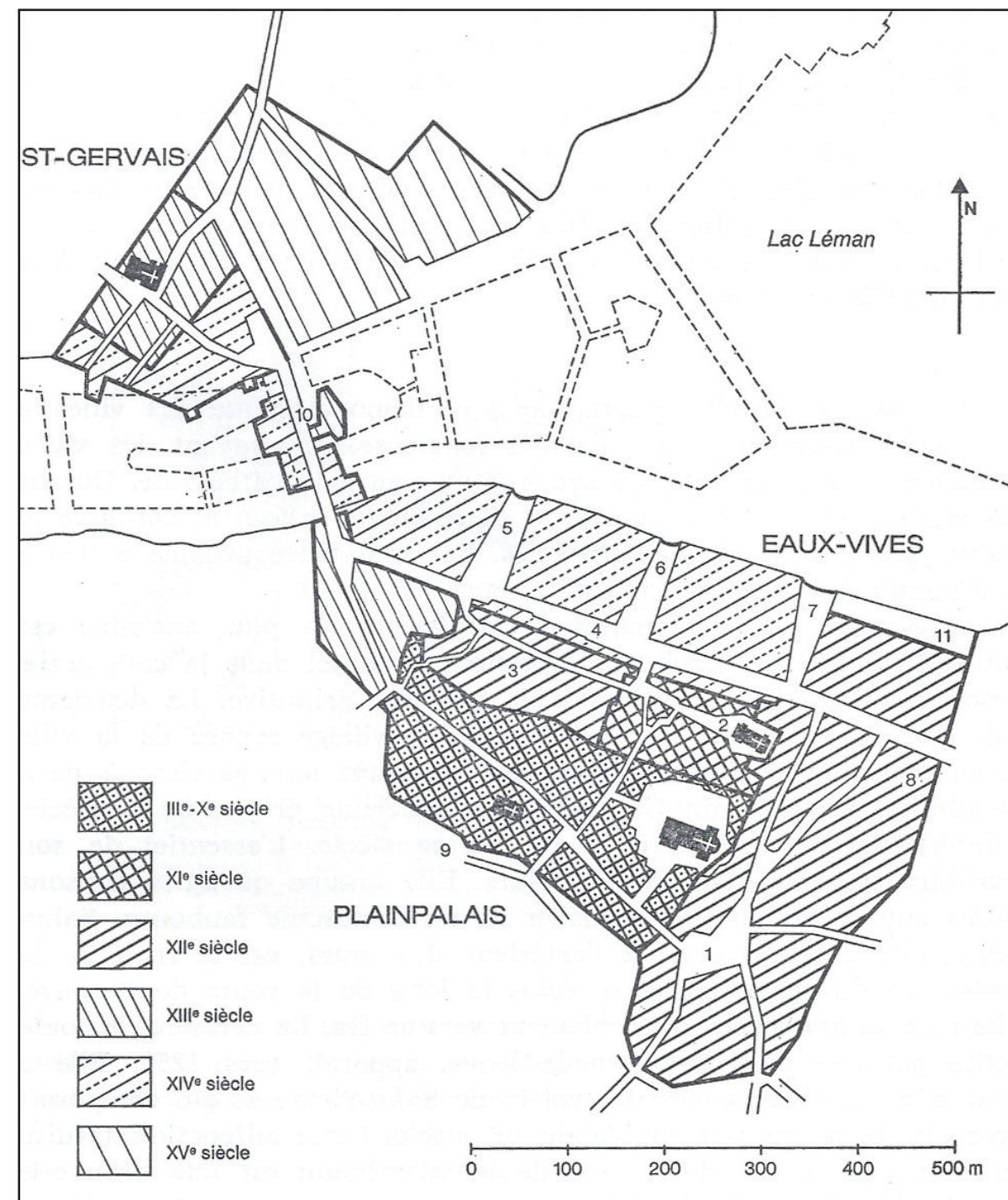


FIG. 11: Cartes de l'extension de la ville du III^e à la fin du XV^e siècle

Le long puis autour du lac

Au XIV^e siècle, l'évêque de la ville, devenu seigneur de la cité épiscopale, favorisait la suite du mouvement d'expansion urbaine vers le bas de la colline. Il décida de densifier les rives et de compléter le front bâti face à la rade (FIG. 11). Ces nouvelles constructions complétaient l'espace laissé en «*gestation*»¹² formé d'une longue grève entre les deux pôles structurants du XIII^e siècle. La place du Molard, la place de la Fusterie et la place du Longemalle formaient dès lors trois ouvertures sur la rade. Elles étaient toutes trois aménagées de plus petites grèves qui formaient un nouveau rapport à l'eau. Certains historiens comme Philippe Broillet ou encore Isabelle Brunier se mettent d'accord pour dire qu'il est probable que cet évêque ait également ordonné la création de la Grande Charrière de la Rivière (les Rues-Basses actuelles) le long des berges aménagées.¹³

Dès le XIII^e siècle, il décida la construction d'une île et son château. Ce dernier nommé Château de l'Île visait à réguler le mouvement d'émancipation marchande. Grâce à cette île, le pont qui enjambe le Rhône voit sa portée divisée par deux. Cette nouvelle donnée fera naître un nouveau type de pont qui supporte des constructions. Une pratique courante à cette époque. «*Un Ponte Vecchio lémanique*» qui offrait à la ville un poste de contrôle indispensable aux passages commerciaux entre les deux rives.

C'est au XVI^e siècle que la ville de Genève commençait à se développer de l'autre côté du Rhône. Ce sont les prémices de l'enroulement de la ville autour du lac. Cette scène sera immortalisée par la fameuse «*Pêche miraculeuse*» de Konrad Witz.

¹² BEEPLI, Conrad André. 1983. «Rues Basses et Molard, Genève du XIII^e au XX^e siècle» Librairie de l'Université Georg et Cie S.A Genève p.34

¹³ BINZ, Louis et co auteurs. «Histoire de Genève» Rivat/Payot Lausanne, 1974. p.81



La sacralisation

La Pêche miraculeuse est l'un des des premiers paysages réalistes dans la peinture de chevalet européenne au XV^e siècle (FIG. 12).¹⁴

«Ce tableau représente deux récits évangéliques : l'apparition de Jésus au bord du lac (Évangile selon Jean 21) et Jésus marchant sur les eaux (Évangile selon Matthieu 14). Saint Pierre se jette de la barque pour nager vers Jésus qui marche sur l'eau. Les apôtres remontent un filet rempli de poisson.»¹⁵

Le paysage représente le lac Léman peint depuis Genève, la colline des Voirons sur la gauche, le Môle au centre devant le Mont Blanc enneigé et le petit Salève sur la droite. On voit sur la droite les bases en pierre du Château de l'Île et les maisons sur pilotis de cette époque. Au premier plan, le Christ porte un manteau rouge, couleur de la papauté. Les jambes de Saint Pierre sont déformées sous l'effet de l'eau. Ce phénomène de la réfraction apparaît pour la première fois dans une peinture.¹⁶

Cette représentation s'insère dans une interprétation du lac de Grégoire le Grand. Dans cette scène, le fait de pêcher des poissons renvoie à l'idée que *le lac* est «le monde présent, battu par les vagues de la vie; le rivage est le repos éternel, et naturellement les poissons représentent les humains, bons et mauvais stipule pour cette première pêche, Grégoire le Grand.»¹⁷

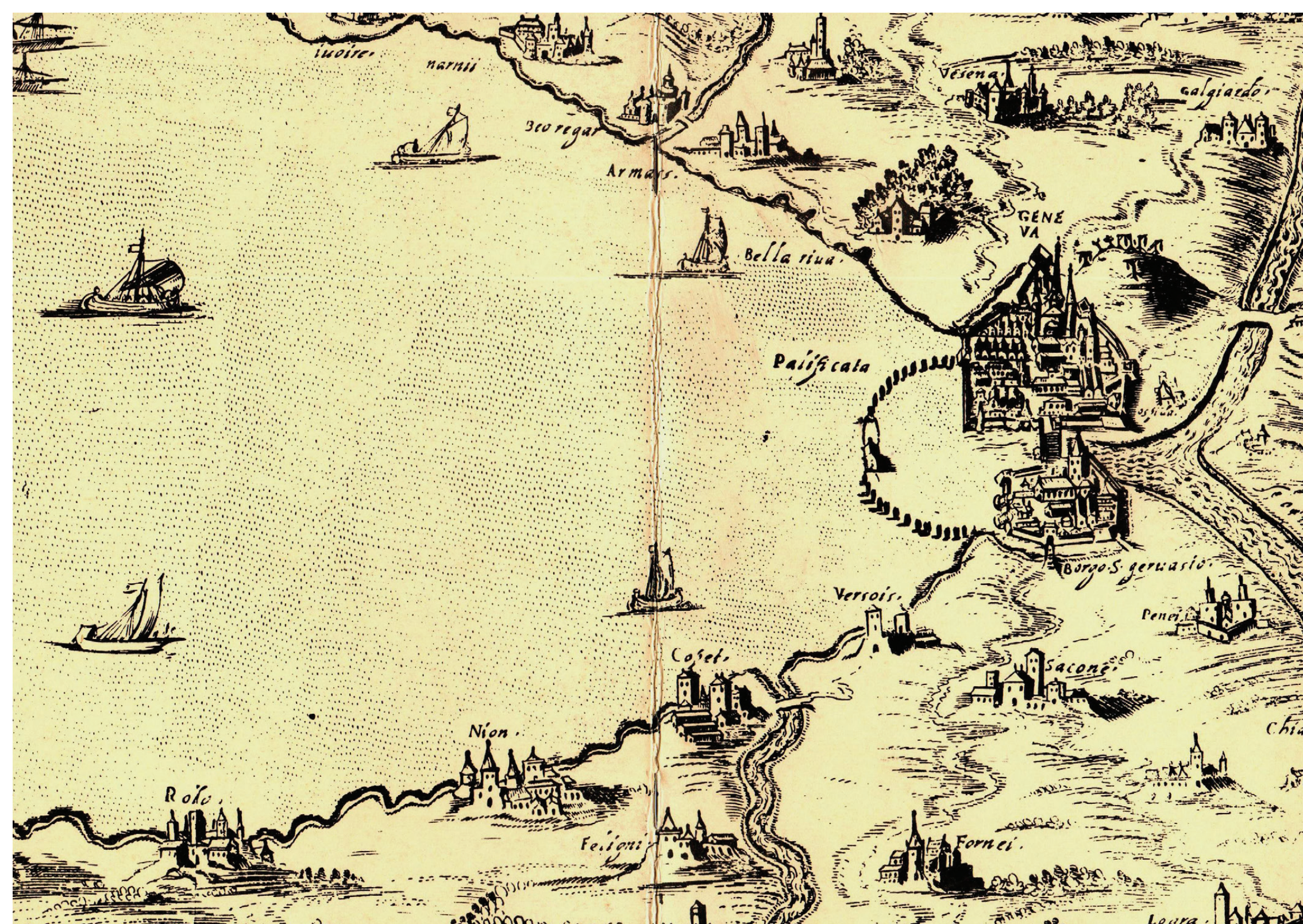
¹⁴ BINZ, Louis et co auteurs. «Histoire de Genève» Piviet/Payot Lausanne, 1974. p.113

¹⁵ [https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Pêche_miraculeuse_\(Witz\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Pêche_miraculeuse_(Witz))

¹⁶ Ibidem

¹⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Pêche_miraculeuse

FIG. 12: 1444 - La Pêche miraculeuse, Konrad Witz



Une porte d'entrée lacustre

Ce fragment de cette représentation de Fornazis (FIG. 13) illustre une nouvelle enceinte prise sur l'eau munie d'un portique. Ce dernier marque le plan d'eau comme un monument symbolisant une porte d'entrée «lacustre» de la ville. Elle introduit une notion de frontalité entre la ville et le lac. Le courant d'interprétation des peintures de différents lacs initié par Grégoire le Grand laisse penser que l'homme voit dans cette élément géographique plus qu'un simple plan d'eau. L'homme lui voue un culte et le sacralise en tant qu'élément source de vie et de prospérité.

Cette représentation du territoire à la fin du XVI^e siècle illustre une Genève fortifiée et un territoire polarisée de centralités dont certaines bordent le lac. L'apparition récurrente de bateaux sur le lac laisse penser que le commerce lacustre est devenu courant entre ces pôles. Un atout commercial grandissant qui conforte l'idée du lac comme lieu d'échanges marchands.

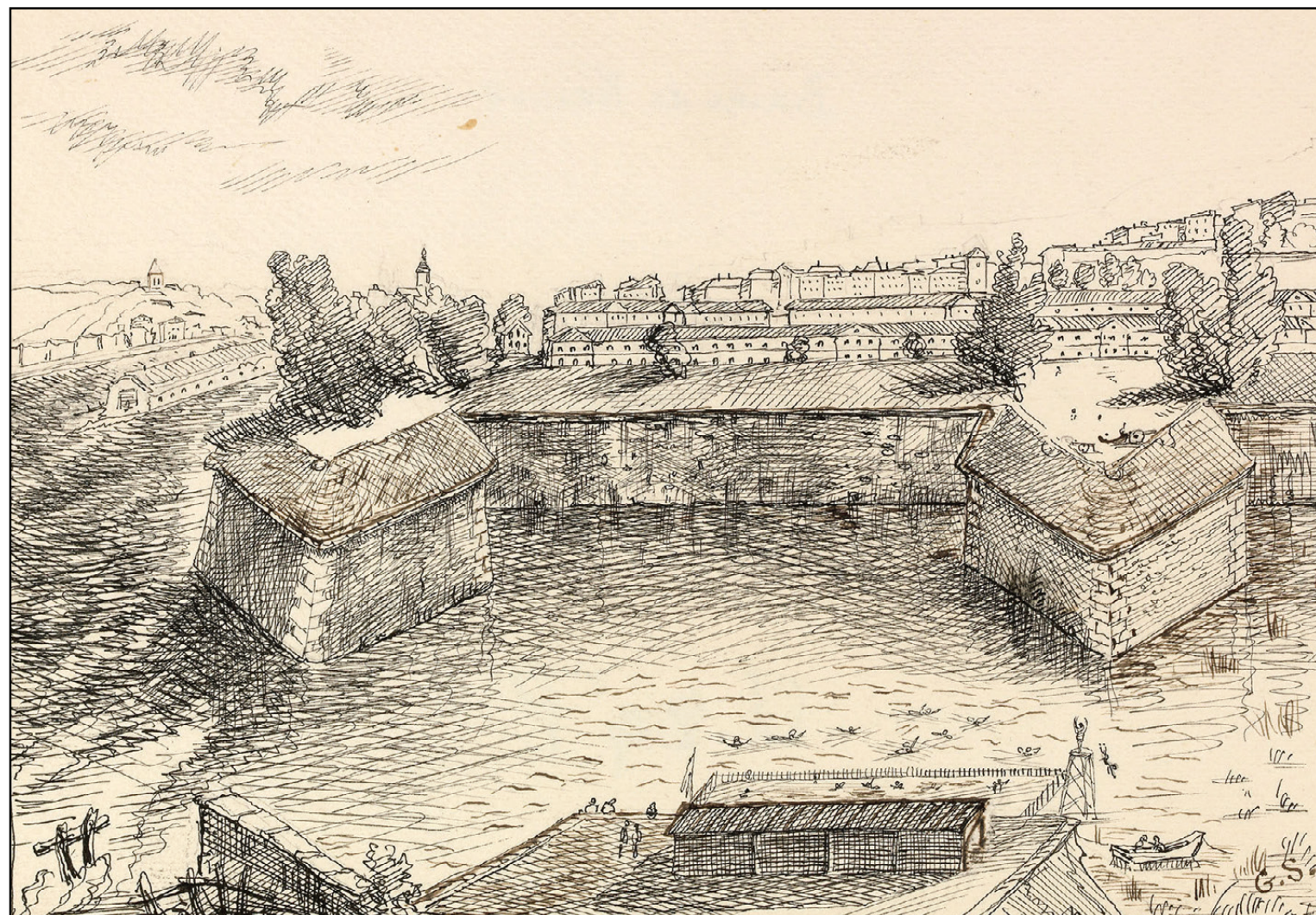
Outre l'aspect commercial, cette image démontre une première matérialisation à but défensif des rives de la rade. En partie canalisée dans des fossés le long des fortifications, la rade comme instrument de défense émerge à Genève. Au XVI^e siècle et jusqu'au XIX^e, face à la montée des dangers extérieurs, la fortification de la cité et l'extension vers le lac redevient l'unique possibilité d'urbanisation.

À la fin du Moyen Âge, le développement horizontal de l'époque romaine puis la réduction de l'espace urbain imposée par le système de fortification adopté est remplacé par une ville médiévale bâtie en hauteur.

FIG. 13: 1589 - fragment du «Vero Dissegno del Lago di Geneva» par Fornazerls



Vers 1715 - Vue des rues basses de Genève et du lac depuis une maison de la rue de l'Evêché, Robert Gardelle.



La baignade à la fin du Moyen Âge

Le goût des genevois pour la baignade les ont conduit à la construction d'étuves fort fréquentées au début du Moyen Âge. Elles feront l'objet de plusieurs ordonnances à la Réforme.¹ À la fin du Moyen Âge, les étuves et les bains subissent une chute de leur popularité à cause des épidémies et particulièrement celle de la peste. Selon Nicolas Houël, dans son *«traité de la peste»*, la population a peur que la maladie se glisse par les pores dilatés de la peau en contact avec l'eau chaude et les vapeurs.² Les Genevois prennent alors l'habitude de ne plus fréquenter les bains des fossés de Rive et du bastion de Hesse (FIG. 15). Ces derniers disparaîtront en même temps que les fortifications entre 1847 et 1853. Nous verrons cet épisode majeur de l'urbanisation de Genève plus en détail dans la suite de ce document (pp.65).

Tel qu'introduit précédemment, au haut Moyen Âge, la rade est sacralisée par la Bible. Saint Pierre, le corps à moitié immergé, tel qu'illustré dans la Pêche miraculeuse peut être vu comme le «saint patron des baigneurs». Le lac et le Rhône furent en quelque sorte «bénis» dans l'imaginaire collectif. Le Rhône, l'Arve et les rives du lac étaient des lieux de baignade très appréciés malgré les interdictions dont ils faisaient parfois l'objet.³ Il est vrai que la sécurité de la ville, comme celle des baigneurs, exigeait quelques précaution, pour ne pas parler de celles que la décence calviniste imposait. L'usage voulait que l'on se baigne nu, ce qui pouvait créer quelques émois aux demoiselles lorsque les promenades au bord de l'eau devinrent à la mode au XVIII^e siècle. Il faut en revanche tenir négligeable les mauvaises rencontres avec des animaux sauvages bien que la dernière ourse tuée à Genève ait eu le mauvais esprit de tenter d'échapper aux chasseurs en se jetant dans le lac en 1720.⁴

¹ LESCAZE, Bernard. *«Au bonheur de l'eau»*. Éditions Slatkine. Genève, 2007. p.13

² <http://www.racontemolhistoire.com/2015/03/23/hygiene-au-moyen-age-au-bain-savon-fait-peau-douce/>

³ LESCAZE, Bernard. *«Au bonheur de l'eau»*. Éditions Slatkine. Genève, 2007. p.13

⁴ de CONSTANT, Charles. *«Au public»*. Éditeur inconnu. Genève, 1826. p.1

FIG. 15: env. 1850 - Genève, les bains de Neuve

Les baignades lacustres au siècle des Lumières

Ce n'est que dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle que la baignade sur les rives du lac commence à réellement devenir populaire.

À cette époque, les Eaux-Vives, qui n'étaient qu'un faubourg en développement, attiraient une grande quantité de baigneurs. Ils aimaient alors se retrouver entre amis et en famille aux Bains Lullin, du nom de la famille qui créa le domaine de la Grange. Le fameux D^r Tronchin, médecin de Voltaire, auteur notamment de deux livres fameux sur la santé des gens de lettres et contre l'onanisme, soulignait que «le lac est une vraie source de la jeunesse, de la santé et de la force». Suivant ses conseils, de nombreux Genevois aimaient à s'ébattre l'été en fin d'après-midi, avant la fermeture des portes aux Bains Lullin (FIG. 16 et FIG. 17).⁵

En 1793, sous la Révolution genevoise, un voyageur allemand en donne une pittoresque description:

«Aux Bains Lullin, vous trouverez souvent deux cents personnes réunis. Une petite partie est occupée à s'habiller et à se déshabiller, mais la plupart des baigneurs ne sont pas plus vêtus qu'à leur sortie de sein de leur mère ; à part un bonnet de caoutchouc ou un simple mouchoir, ils n'ont pas une feuille de vigne. Quel tumulte, quels cris! Là-bas, l'onde écume sous les coups de deux nageurs, ici un douillet qui craint l'eau est plongé de force jusque par-dessus les oreilles. Là-bas, deux baigneurs se sont confortablement assis dans l'eau jusqu'au menton et conversent sur la guerre et sur les fonts français. Un troisième nage inaperçu, jusqu'à eux, les tire par les jambes en les faisant enfoncer, et disparaît en éclatant de rire, tandis que les autres, en le maudissant, s'efforcent de revenir à la surface de l'eau ; une lutte s'engage entre propriétaires et délinquants. Sur

⁵ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.13-14



FIG. 16: env. 1850 - Genève, Eaux-vives: bord du lac, Auteur inconnu



la rive, l'un cherche sa chemise, qu'un farceur lui a cachée ; un autre s'aperçoit que ses bas ont été changés, celui-ci ne peut retrouver ses caleçons, celui-là se lamente en réclamant un de ses souliers. L'un est sans chapeau, l'autre cherche ses jarretières, un autre court affolé parce qu'on lui a rempli sa chemise de poussière (sable). Celui-là s'est écorché le bras, cet autre a perdu sa bourse et un autre a des éclats de verre dans le pied. Ce sont des allées et venues, des cris, un vacarme comme si tout le lac devait se vider ! Et cette bacchanale (c'est l'expression des Genevois) commence régulièrement à quatre heures de l'après-midi... A cause de ce spectacle aucune dame comme il faut ne se permet cette promenade durant les bains. Toutes fuient ce chemin comme s'il était contaminé. Si donc un étranger proposait une promenade aux Eaux-Vives, on serait un peu embarrassé de lui répondre. Mais déjà sonne la cloche de soir, déjà retentit sur les remparts le tambour, signal de la fermeture des portes. Chacun se hâte vers la ville ; plusieurs bateaux, souvent remplis de baigneurs à moitié vêtus, voguent vers le port»⁶

Cette description parfois caricaturale décrit l'animation d'une plage genevoise à la fin du siècle des Lumières. L'auteur décrit une ambiance bruyante et tumultueuse où les genevois aiment se retrouver les fin de journée avant que les cloches sonnent la fermeture de la ville (FIG. 17). Il décrit des bains populaires que la «haute société» vilipende.⁷

⁶ Cité par Armand Bruhart dans «Genève-les-bains», op. cit., pp.63-66

⁷ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.14

◀ FIG. 17: 1840 - Genève, Eaux-vives: bains Lullin, reconstitution de P.-H. Severac

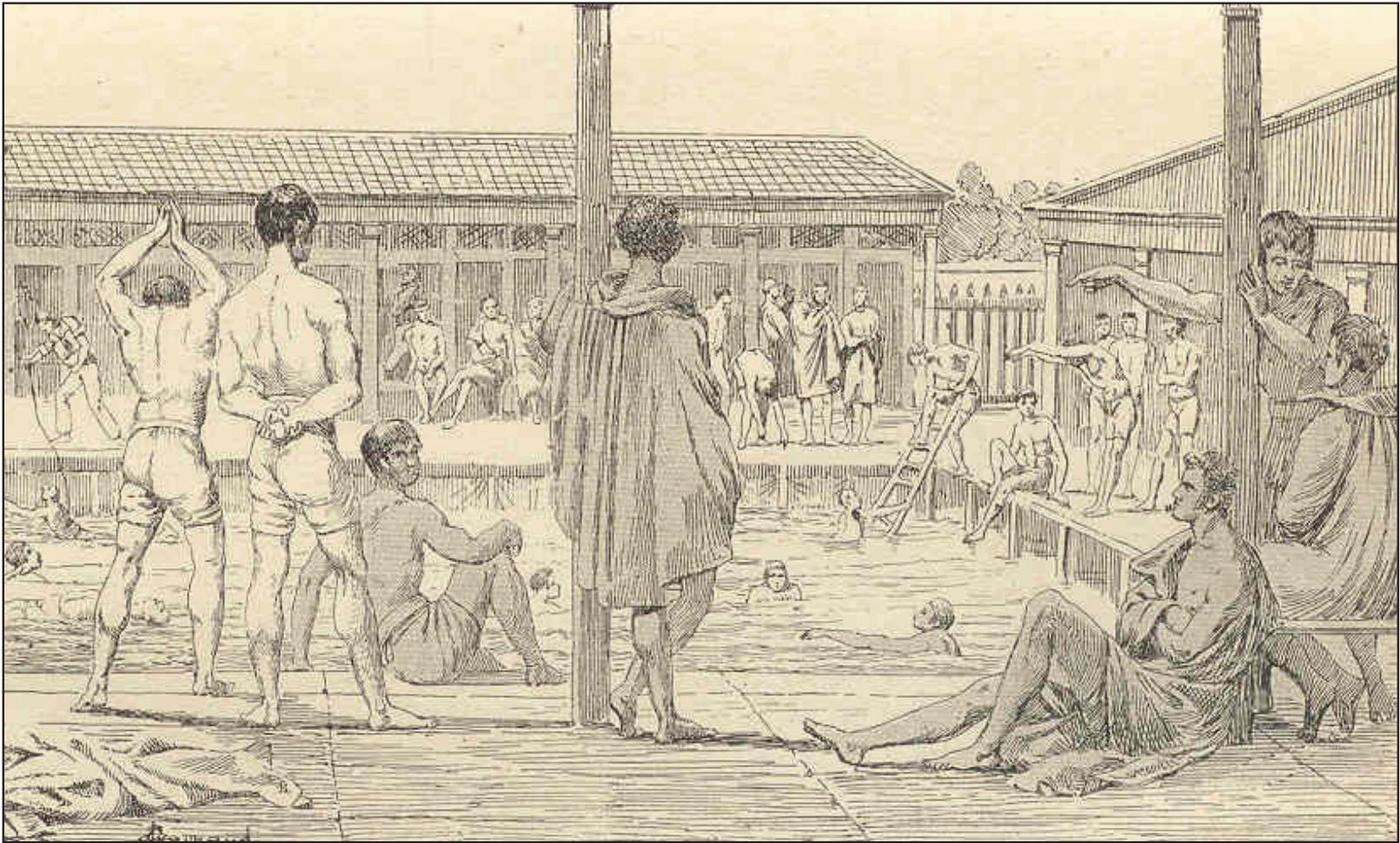


FIG. 18: Avant 1800 - École de natation de la bourgeoisie parisienne
Auteur inconnu

Les premières écoles de natation

À la même époque, Aimé-Robert Merle d'Aubigné établit une école de natation dans la propriété qu'il venait d'acquérir aux Eaux-Vives, en 1789, la Graveline (au centre de l'actuel quai Gustave-Ador), pour laquelle le premier Journal de Genève fit de la publicité en octobre 1789. Merle d'Aubigné s'inspirait certainement de la première école de natation ouverte à Paris en 1786.⁸ (FIG. 18).

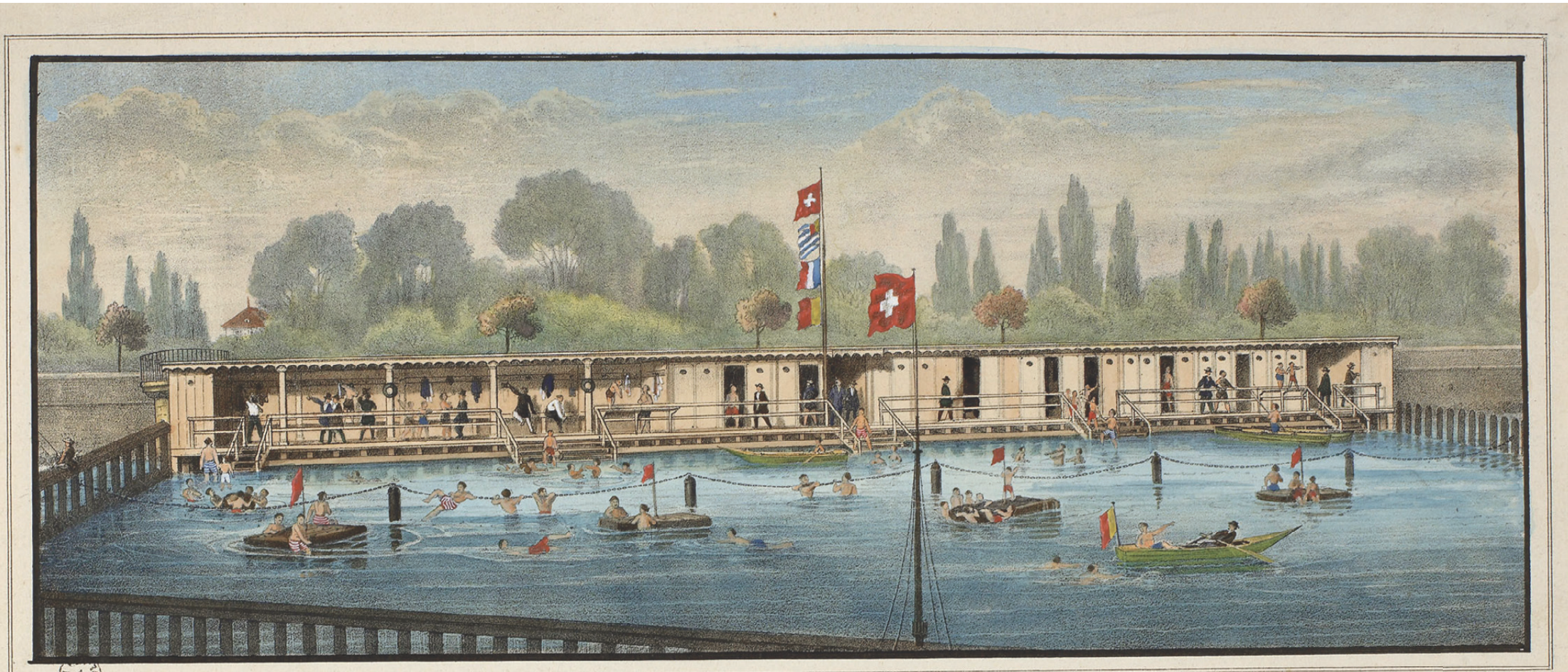
Dans les années 1820, les baigneurs «chassés» de la ville, se portèrent aux Pâquis, aux Eaux-Vives et sur les abords du Rhône dans les chemins et promenades publiques qui les décoraient. Les hommes nageaient en ces temps majoritairement nus. Ils avaient tendance à chasser les femmes ou les mettaient dans une grande confusion lorsque celles-ci étaient forcées d'emprunter ces chemins.⁹

Pour remédier à cette situation inconfortable de confrontation des corps, en 1823, Charles de Constant proposa au Conseil représentatif de créer trois établissement de bains, l'un aux Eaux-Vives, le deuxième sur le Rhône, le troisième aux Pâquis, qui auraient admis 150 baigneurs à la fois. *«On aurait pu y ajouter un maître de natation qui aurait été à la fois le gardien des bains. Ils auraient été suffisamment spacieux pour y nager à l'aise et un entourage de piquets aurait prévenu les accidents. Ces bains, d'une constitution élégante, auraient orné les lieux où ils auraient été placés ; on pouvait passer derrière sur les chemins et les promenades sans voir et sans être vu des baigneurs.»* L'un des objections adressés par Charles de Constant heurtait le principe de la liberté individuelle. En effet, prenant prétexte de la décence à respecter, il voulait interdire tout bain en d'autres lieux.¹⁰

⁸ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 14

⁹ Ibidem

¹⁰ de CONSTANT, Charles. «Au public». Editeur inconnu. Genève, 1826. p. 2



BAINS DU BRISE-LAME,

→ Route d'Hermance, rive gauche du lac, à 5 minutes de ←

GENÈVE

ÉCOLE DE NATATION.

SWIMMING SCHOOL.

Ce joli et utile établissement offre à M.M. les Étrangers et au public tous les avantages que l'on peut désirer; c'est le seul en ce genre à Genève; on y jouit d'une eau pure, d'un fond de sable depuis 1 pied jusqu'à 10. Les enfants sont l'objet d'une surveillance active et toute paternelle, ils peuvent y recevoir des leçons de natation.

D'élégantes embarcations sont à la disposition des personnes qui désirent faire des promenades sur le lac: enfin un buffet de rafraichissements et des cabinets particuliers

These Baths situated on the Route d'Hermance on the left bank of the lake, within five minutes walk from Geneva, offer to Strangers and to the public generally all the advantages that may be desired.

The water is pure on a sand bottom, with a depth increasing from one to ten feet. Children are taught swimming and carefully looked after. — Handsome excursion boats are provided.

In this establishment, the only one of its kind in the neighbourhood, there are dressing

Face aux tergiversations des pouvoirs publics, l'initiative privée prit les devants. Dès 1856, un certain M. Daffner fonda une école de natation aux Pâquis. En 1862, sur l'autre rive, un dénommé Mermillod, garde-port et excellent nageur, ouvrit sa propre école de natation, sous le nom de Bains du Brise-Lames (FIG. 19), sur le quai des Eaux-Vives, à la hauteur du brise-lame édifée dans l'axe de l'actuelle avenue Wiliam-Favre.¹¹ Comme l'écrit le *Journal de Genève* au moment de l'ouverture, le 15 mai 1862: «*Cet établissement nous paraît organisé de manière à présenter tout ce qu'on peut désirer du point de vue de la sécurité et de la convenance, et nous ne doutons pas qu'il ne soit pas apprécié du public qui, depuis quelques années, était privé de tout emplacement convenable, sinon pour se baigner, du moins pour se livrer à l'exercice de la natation.*»¹²

Il est important de rappeler que malgré la fréquentation récurrente des bains, la plupart des baigneurs de cette époque ne savent pas ou presque pas nager. La proportion des nageurs étant estimée à un sur dix baigneurs en 1920. Dès lors, cela soulève la question de la sécurité des bains et la présence d'un maître nageur à cette époque.¹³

¹¹ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 18

¹² Cité par Armand Brulhart dans «Genève-les-bains». Editeur inconnu. Genève. op. cit. pp. 108-110.

¹³ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 18



Par la suite, de nombreux établissements comme les bains flottants du Rhône voient le jour à Genève (FIG. 20). Il est possible de recenser plus d'une dizaine de bains à cette période comme par exemple ceux de la Coulovrenière, les bains Défer, de la Petite Fusterie, de l'Arve ou, encore de la Scie qui deviendra ceux de Rive. Ils reflètent ainsi la passion des Genevois pour les bains.¹⁴

Leurs emplacements sont déterminés par les conditions des sites dans lesquelles ils se trouvent. Ils ne reconditionnent pas ce dernier. Ils s'installent comme un module d'extension sur l'eau, un «*plug-in*». Ils diversifient l'usage d'un lieu sans pour autant faire évoluer la morphologie de sa rive. Ils peuvent donc être vus comme des installations et non comme des constructions qui transforment les rives.

Outre cette installation flottante, cette image (FIG. 20) nous laisse entrevoir d'autres types d'intervention qui, elles, font preuve de transformations notables des rives: Le pont de la machine, des Bergues et son quai.

Ces ouvrages d'ingénierie civile construits au XIX^e siècle nous rappellent le génie d'un homme, auteur des grandes transformations de la rade et initiateur du rapport à l'eau que la ville entretient toujours partiellement de nos jours, qui n'est autre que le Général Guillaume Henri Dufour. Il est presque impossible de parler de l'évolution des rapports entre l'homme et la rade sans évoquer la multitude de travaux d'embellissement, d'agrandissement ou encore d'assainissement que le Général a entrepris durant sa longue carrière autour de la rade.¹⁵

¹⁴ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997. p.148

¹⁵ BRULHART, Armand et DEUBER-PAULI, Erica. «Ville et Canton de Genève». Georg, coll. «Arts et monuments». Genève, 1985. p. 152-153

◀ FIG. 20: après 1896 - Genève, pont de la Machine: bains flottant



FIG. 22: La rade aux alentours des années 1850



FIG. 23: Pont des Berges aux alentours des années 1850



FIG. 24: place du Rhône aux alentours des années 1850

Guillaume Henri Dufour et les grands travaux de la rade

Les quais de la ville de Genève sont à l'image des édifices réalisés par G. H. Dufour, général, ingénieur, cartographe et homme politique suisse. G. H. Dufour fut l'ingénieur responsable de l'urbanisme de Genève au XIX^e siècle. Sous sa direction fut publiée la carte topographique officielle du Canton de Genève de 1845 à 1856 (FIG. 21).¹

G. H. Dufour sera aussi reconnu pour la démolition des fortifications et, les plans d'extension de la ville de Genève en partie gagnés sur le lac comme le Grand Quai que nous verrons par la suite. Il a référencé le niveau du lac et conduit un grand nombre de projets d'ingénieur et d'urbanisme avec une grande rapidité d'exécution.²

De ses nombreux ouvrages et projets (FIG. 22, 23 et 24), nous explorerons uniquement dans ce développement les travaux réalisés et relatifs à la rade: Le Port du commerce, le Pont de la machine, le Pont de Bergues, l'Île Rousseau, le Quais de Bergues, le Grand Quai et le Jardin anglais. Les trois lithographies (ci-contre) effectuées autour des années 1850 offrent une idée très complète des travaux réalisés sur les quais par cet ingénieur cantonal tout au long de sa carrière.³

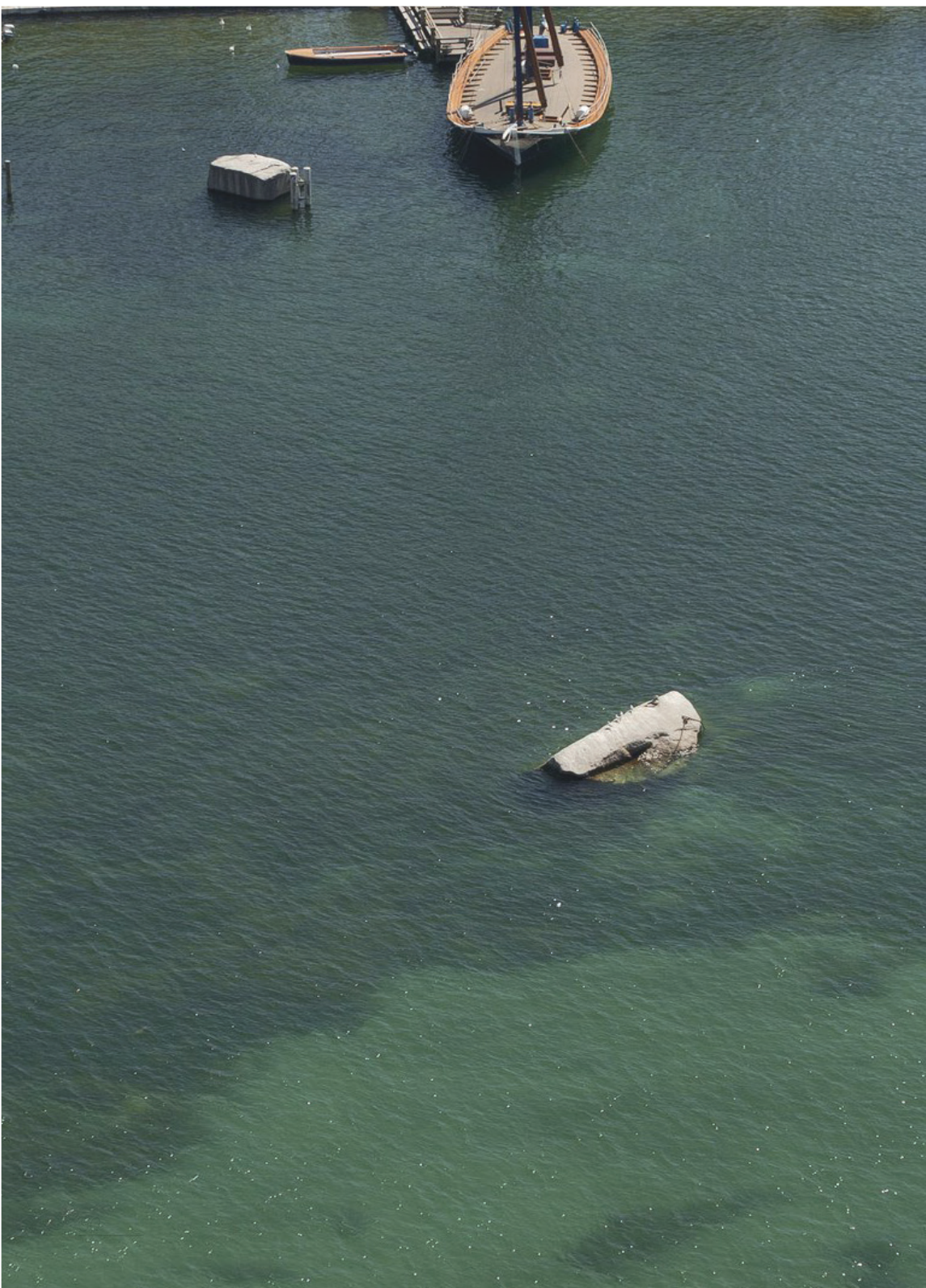
Il a métamorphosé la rade et le rapport que Genève entretient avec le lac. Il est l'homme qui a initié la morphologie de la rade que nous connaissons aujourd'hui. Il a introduit la notion d'embellissement, de promenade paysagère autour de la rade.⁴

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Guillaume-Henri_Dufour

² BRULHART, Armandé. «Guillaume Henri Dufour, Génie civil et urbanisme à Genève au XIX^e siècle» Payot Lausanne, 1987. p.63-78

³ Ibidem

⁴ Ibidem



◀ FIG. 25: 2015 - Photographie des Pierres-du-Niton

Le niveau du lac

En 1820, G. H. Dufour découvre que les Pierres-du-Niton (FIG. 25) situées près de la rive gauche font preuve d’une extrême stabilité. Il s’en sert pour fixer le niveau moyen du lac et appose une plaque graduée sur la grande pierre comme point de repère⁵.

Puis, G. H. Dufour l’utilise comme point de référence lors de l’établissement de sa carte de la Suisse au 1:100 000 établie entre 1845 et 1864 (FIG. 21). De nos jours, cette pierre est encore utilisée en Suisse comme horizon du système géodésique de référence altimétrique⁶.

Nommé «Repère Pierre du Niton (RPN)», l’altitude de l’horizon était fixée d’abord à 376,86 m au-dessus du niveau de la mer et corrigée ultérieurement en 1902 à 373,6 m au-dessus du niveau de la mer sur la base du système géodésique national de référence française.⁷

Par ailleurs, il semble qu’à l’Âge du bronze, ces deux pierres ont eu un rôle spirituel et de rituel. Cette hypothèse est fondée par la présence d’un trou carré au sommet de la grande pierre et la découverte, en 1660, de deux haches de l’Âge du bronze moyen noyées au pied des pierres (env. 1500-1200 avant notre ère). La présence de cupules est également attestée mais sans que l’on puisse obligatoirement les associer à une activité humaine.⁸

⁵ BRULHART, Armand et DEUBER-PAULI, Erica. «Ville et Canton de Genève». Georg, coll. « Arts et monuments ». Genève, 1985. p. 152-153

⁶ Ibidem

⁷ « FAQ - Horizon altimétrique - Archives d'Etat », sur Swisstopo (consulté le 25 février 2015)

⁸ <http://www.letemps.ch/suisse/2012/08/14/une-enigmatique-pierre-gravee-mise-jour-une-eglise>



Le Pont de la Machine

C'est en 1709 que la première machine hydraulique, qui donnera son nom au futur pont, est construite à l'entrée du bras gauche du Rhône pour pomper l'eau du fleuve et alimenter pas moins de vingt-quatre fontaines publiques et dix-neuf fontaines privées. Elle a nécessité la construction d'une digue constituée d'un enrochement surmonté de pieux contre lesquels sont posées des planches. Celle-ci est doublée vers 1770 par une digue de même type à l'entrée du bras droit. En 1841, une nouvelle machine hydraulique, construite à peu près au centre du lit du Rhône, remplace l'ancienne installation et reste accessible par une passerelle en bois la reliant l'île voisine.⁹

Le barrage reconstruit par G. H. Dufour est complété par une passerelle piétonnière traversant la totalité du lit du fleuve (FIG. 26). Elle est mise en service en 1844. La division du Rhône en deux canaux étanches (un canal d'alimentation sur le bras gauche et un canal de régulation sur le bras droit) conduit à la reconstruction en 1887 du bras droit du pont en fer puddlé recouvert par un platelage en bois enduit d'asphalte. Ce changement de matériaux est destiné à lui faire supporter une double poussée considérablement plus forte. Le barrage fait l'objet de divers travaux d'entretien menés à partir des années 1940. En 1995, le barrage est démonté car c'est désormais le barrage du Seujet qui assure ce rôle de régulation. En 2007, la réfection du pont est réalisée en respectant l'aspect original de l'ouvrage, en particulier l'assemblage de la structure au moyen de rivets à chaud posés manuellement, un procédé quasiment disparu.¹⁰

⁹ FROMMEL, Bénédicte. 2008. «Pont de la Machine, analyse historique» archives et conservation du patrimoine architectural de la Ville de Genève.
¹⁰ <http://www.patrigest.ch/Dufour-35a7.pdf>

FIG. 26: Avant 1849 - Genève, vue prise du quai Bezanson Hugues, Jean Dubois



Le Pont des Bergues

Un pont supplémentaire traversant le Rhône a été maintes fois proposé durant l’histoire. On en trouve déjà la trace en 1671, concernant l’emplacement actuel du pont de la Machine, suivies de plusieurs autres.² Néanmoins, la densification urbaine entraînera la création d’un pont neuf lancé entre la place de la Fusterie et la place Chevelu. Cette liaison détrôna les ponts de l’Île, qui détenait jusqu’alors le monopole du passage sur la rive droite. Après plusieurs études, G. H. Dufour procurera à ce pont une forme brisée particulière qu’il expliquera par la nécessité que «*chaque portion pût arriver à angle droit sur la rive correspondante*». Un rondou central servait de plate-forme d’amarrage à la passerelle suspendue qui relia désormais l’ancienne Île aux Barques à l’organisation urbaine des deux quartiers.¹¹

Les travaux ont commencé en 1828. Le pont des Bergues (FIG. 27) est inauguré en 1834 sous la forme d’un pont suspendu à chaînes supportant le tablier par-dessous. Cette technique de construction, novatrice pour l’époque, avait été conçue sous les conseils avisés des différents spécialistes des ponts et chaussées. Pendant les travaux, en 1829, G. H. Dufour effectua un «tour de France» durant lequel il rencontra un maximum d’ingénieurs en la matière pour garantir au mieux la qualité de l’ouvrage une fois construit. Malheureusement, quelques années après sa réalisation, le tablier s’effondre dû à des malfaçons. En 1881, l’ancien pont sera remplacé ainsi que la passerelle d’accès à l’Île Rousseau. Il sera reconstruit par un pont en poutres qui existe encore de nos jours.¹²

¹¹ BRULHART, Armandé. «Guillaume Henri Dufour, Génie civil et urbanisme à Genève au XIX^e siècle» Payot Lausanne, 1987, p.63-78
¹² http://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_des_Bergues

◀ FIG. 27: Entre 1834 et 1844 - Vue de Genève prise du quai des Bergues



FIG. 28: env. 1840 - Lithographie du Quais de Bergues au Musée du Vieux-Carouge (vue partielle de l'œuvre)¹

Le Quai des Bergues

Le premier tronçon du Quai des Bergues (FIG. 28) est aussi une création des années 1830. Il a été bâti simultanément au Grand-Quai et aboutira quelques années après lui. Il sera prolongé à partir de 1837 en direction du Seujet. Dessiné par G. H. Dufour, il témoigne lui aussi de grands travaux du XIX^e siècle qui ont marqué la rade.¹³

Parmi les ouvrages qui lui sont contemporains, et avec lesquels il s'harmonise, il faut citer l'aménagement de l'Île Rousseau, la création du pont des Bergues, et la construction des immeubles bordant le quai, notamment l'Hôtel des Bergues. C'est en 1827, que la Société des Bergues acheta les bâtiments qui abritaient la fabrique d'indiennes des Fazy et fit construire, en 1829, ce grand hôtel destiné à devenir le fleuron de ce nouveau quai. Dans ce contexte, le quai a eu une importance particulière au XIX^e siècle, en tant que lieu de promenade lié au développement du tourisme à Genève. L'établissement est le premier hôtel genevois qui ait vu le jour. Il donne une résonance particulière aux ouvrages environnants, comme par exemple, l'Île Rousseau qu'il tente de privatiser pour sa clientèle en jardin de détente de l'hôtel.¹⁴

Dans sa configuration d'origine, le quai ne comportait pas de porte-à-faux au-dessus du Rhône et était surmonté d'un parapet en pierre. Dès le début du XX^e siècle, il a été légèrement élargi par la réalisation d'une partie en encorbellement, soutenue par des consoles métalliques ou des dalles en béton de faible portée au-dessus du lit du Rhône.¹⁵

¹³ MOTTET, Louis H. 1984 «Histoire illustrée des Bergues» Société Nouvelle des Bergues. Genève.
¹⁴ Ibidem
¹⁵ Ville de Genève , Conseil municipal. «PR-1114 - Proposition du Conseil administratif du 14 janvier 2015».Ville de Genève, 2015.



L'Île Rousseau

Anciennement appelée l'Île aux Barques, elle n'était, jusqu'au XVIII^e siècle, qu'un simple amas de sables, graviers et moraines sur lequel les naus, barques et cochères venaient s'amarrer et se protéger des courants. Cette île fut enrochée et intégrée dans le système de défense des fortifications genevoises, telle une étrave dirigée vers le large.

En 1834, l'Île Rousseau est rendue accessible par une passerelle reliant la terrasse circulaire du pont des Bergues (FIG. 29). Elle est rendue à la ville et son usage se modifie. Ce dernier, fonctionnel, lié aux pratiques marchandes lacustres du XVIII^e siècle, est détourné en lieu de détente et de promenades devenues courantes à cette époque. Grand admirateur de Jean-Jacques Rousseau, G. H. Dufour fait planter des peupliers et l'île est renommée Île Rousseau en hommage à cet écrivain, philosophe et musicien, originaire de la cité. En 1830, le sculpteur James Pradier se voit confier la réalisation d'une statue en bronze de l'écrivain.¹⁶

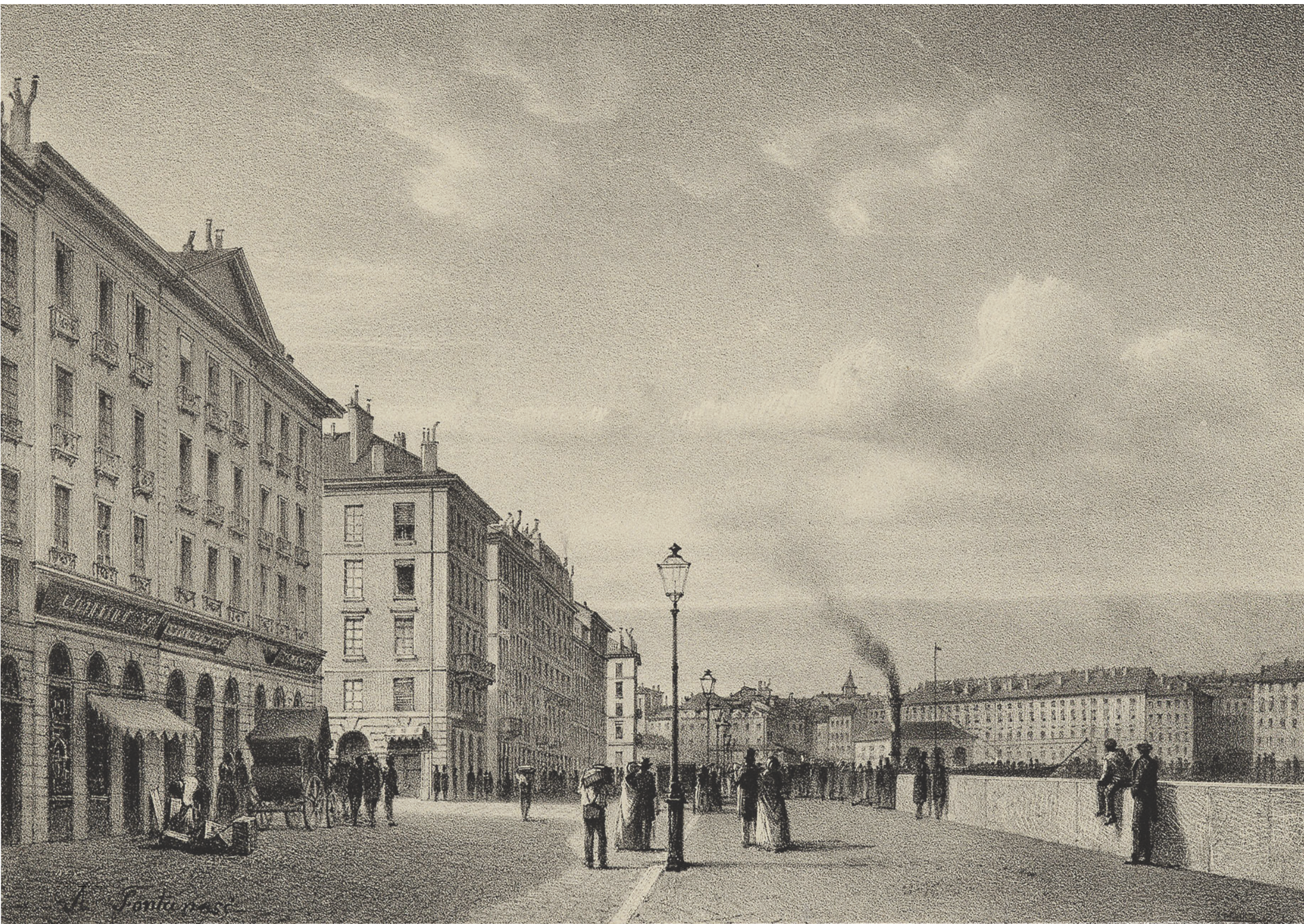
L'île correspond aux désirs des flâneurs à la manière de Bodelaire ou encore de Rousseau. N'oublions pas que pour ce dernier, la marche est la condition sine qua non de sa pensée : «*Je ne puis méditer qu'en marchant ; sitôt que je m'arrête je ne pense plus, et ma tête ne va qu'avec mes pieds.*»¹⁷ L'île devient un lieu de villégiature et de promenade. Un square sur l'eau, face au paysage de la rade. Une zone de contemplation propice au développement de la pensée et à la transmission du savoir par la flânerie.

¹⁶ http://fr.wikipedia.org/wiki/Île_Rousseau

¹⁷ ROUSSEAU, Jean-Jacques. 1889 «*Les confessions. Livre IX*» Livre de poche, Hachette. Paris p.310



FIG. 29: 1891 - Genève, l'Île Rousseau prise du quai des Bergues. Lithographie artistique de Frey & Conrad



Le Grand Quai

Les raisons de cette grande mutation urbaine furent nombreuses: hygiénisme, assainissement, embellissement, agrandissement de la ville à l'intérieur d'un périmètre limité mais aussi pour des questions foncières. Une nouvelle dimension que Genève devait générer sur ses rives afin d'affirmer son statut de plus grande ville de Suisse dans la première partie du XIX^e siècle.¹⁸ Dès 1818, G. H. Dufour élaborait un premier projet d'amélioration des rives du lac qu'il présenta successivement au Conseil municipal et au Conseil représentatif. Rapidement ce projet prit de l'ampleur. L'État et les privés devinrent partenaires d'une opération qui concernera la métamorphose urbaine des deux rives et dont le pont de Bergues fit le trait d'union lancé à travers la ville. Il symbolisait déjà la volonté de considérer la petite rade comme une entité.

Lors de la session de mai 1824 du Conseil représentatif, G. H. Dufour souleva la question lancinante de l'arrangement des bords du lac et du Rhône dans l'intérieur de Genève. Il demanda au Conseil d'État de présenter un projet de loi pour l'exécution d'un quai le long des maisons qui bordent le lac entre la petite Fusterie et le port au bois. Ce quai, conquis sur le lac, ferait disparaître les grèves et leurs immondices. En effet, ce nouveau quai procurera à la ville un lieu de débarquement spacieux et commode. Il transfigurera les abords de la ville face à la rade les plus incommodes. En 1829, le Conseil d'État accepte le projet de G. H. Dufour. Les travaux furent rapidement exécutés et le Grand-Quai fut inauguré en 1834. Les lignes courbes du rivage de l'ancien régime laissèrent place à une ligne ferme et construite qui marquait clairement la limite entre la ville et le lac. Ce nouvel espace public était vu comme une conquête sur l'eau. Il formait un lieu de promenade bucolique le long des rives (FIG. 30). Rappelons que la promenade et la flânerie étaient des activités en vogue à cette époque. C'est d'ailleurs au XIX^e siècle qu'est construit le Jardin Botanique sous la Treille et que l'enceinte bastionnée de Genève est arborée et rendue à la balade.¹⁹

¹⁸ BROLLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.123

¹⁹ Ibidem



FIG. 30: Entre 1834 et 1863 - Genève, Grand quai, Antonio Fontanesi, Lithographie sur Chine montée



La métamorphose de la rade du XIX^e au XX^e siècle

La Genève du XIX^e siècle est le résultat d'un grand nombre d'accroissements périodiques. À cette époque, la ville pose continuellement la problématique portuaire. Les dispositions prises durant la première moitié du siècle et les incessants reports dénonçaient un urbanisme qui avait grandi trop vite.¹

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, le déplacement progressif et le remodelage portuaire ont façonné la rive gauche de manière à en faire le principal poumon portuaire de la ville. Au long de l'histoire, le port n'a eu de cesse de se déplacer d'aval en amont.²

Au milieu du XIX^e siècle, sur la rive gauche se trouvait le port au bois (FIG. 31). Il se situait au bout du Grand Quai construit par G. H. Dufour. Ce nouveau port était protégé des vagues soulevées par la bise grâce à une digue en demi-lune. Le port au bois était un lieu indispensable au ravitaillement en bois de chauffage et de construction. Il jouait un rôle important dans l'économie genevoise.³

Son déplacement latéral posera un grand nombre de questions mais présentera beaucoup d'avantages. Une fois déplacé, il comblera l'ancien bastion désaffecté de Longemalle et offrira une grande place marchande. Ce nouvel espace public sera vu comme le pendant marchand de la place Neuve qui formait à cette époque une sorte d'agora culturelle.⁴

¹ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle. 1997 p.121- 124

² Ibidem

³ Ibidem

⁴ Ibidem

◀ FIG. 31: Entre 1834 et 1863 - Genève, vue prise au-dessus du jardin anglais, Deroy Chamaux Wild Muller



La révolution radicale

Au milieu du XIX^e siècle, Genève souffrait de son enceinte fortifiée. Son encerclement était, à terme, sans issue pour son développement. Dans les années 1840, deux grands courants d'études voyaient le jour. Le premier posait la question de l'établissement d'une gare à Genève pendant que le deuxième étudiait l'extension partielle ou totale de la ville hors de ses fortifications. Ces deux courants d'études poursuivis conjointement menaient à des interventions et des projets concernant le périmètre immédiat de la rade. Des premières esquisses de G. H. Dufour au plan d'extension finalement adopté en 1858 de Léopold Stanislas Blotnizki, la germination fut lente. Ces études ont mené à une grande quantité de projets dont nous verrons quelques exemples qui ont marqué les esprits du XIX^e siècle.⁵

Tel qu'introduit précédemment, au milieu du XIX^e siècle, Genève connut une première série d'études quant à l'emplacement de sa gare. La nouvelle donnée ferroviaire offrait de nouvelles perspectives à la ville. G. H. Dufour proposa trois emplacements de gare, toutes à proximité des rives, en limite du système urbain. Dans la vision «Dufourienne», la voie d'eau et ferroviaire étaient pensées comme des modes de transports complémentaires.⁶ Cette vision est reprise dans un projet de J.-M.-L. Junod (FIG. 32) où le Grand Quai existant est poursuivi par une nouvelle conquête sur le lac faite d'entrepôts et d'une nouvelle rue comprenant deux rangées d'immeubles résidentiels de six étages. Dans ce projet, la gare est placée à rive, à proximité du rivage. Comme dans les études de G. H. Dufour, les fortifications étaient modifiées mais conservées de manière à contenir les équipements ferroviaires. Ces divers projets de gare au bord du lac s'inscrivaient dans une logique euphorique du progrès technologique. Une vision synergique du lac et du rail qui ne verra jamais le jour. La révolution radicale de 1846 reporta à plus tard la réflexion sur la question ferroviaire.⁷

⁵ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997, p.126

⁶ FROMMELT, Bénédicte. «La formation de la rade de Genève». Tracés : bulletin technique de la Suisse romande. ETH, 2007, p. 8

⁷ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997, p.127-128



FIG. 32: 1846 - Perspective du quartier à construire dans le prolongement du quai d'après le projet de J.-M.-L. Junod, lithographie de J. Dubois



◀

FIG. 33: vers 1860 - Genève, vue prise au-dessus de la gare Cornavin. Lithographie sur fond bistre de F. Baumann

Elle réapparaît en 1852 lors du resurgissement d'un projet de ligne ferroviaire reliant Genève à Lyon initié par J. F. Bartholoni et C-F. Kolher. Ce dernier, était partie prenante dans la réalisation de l'Hôtel Métropole et ne rendit plus possible la question d'une gare en bordure du plan d'eau pour des raisons évidentes d'esthétique. Les responsables décidèrent alors de changer de stratégie en pensant la gare en dehors de la ville. En 1855, son emplacement est enfin décidé. Elle se situera à Cornavin (FIG. 33). Ce choix privilégiait une gare moins éloignée du centre ville que d'autres projets tout en respectant le caractère portuaire et touristique du pourtour de la rade. L'emplacement de la Gare Cornavin définira plus tard un nouvel axe majeur que l'on connaît toujours à notre époque: l'axe de la rue et du pont du Mont-Blanc.⁸

Parallèlement à la question ferroviaire, se pose celle des fortifications qui encerclaient la ville et rendaient son expansion difficile.⁹

En 1848, un premier concours pour l'agrandissement de Genève sur le périmètre total ou partiel des fortifications est ouvert. De nombreux projets proposaient une extension partielle de la ville soit sur la rive droite, à l'emplacement de ce que deviendra le square du Mont-Blanc, soit sur la rive gauche, à Rive et Longemalle.¹⁰ L'architecte Samuel Darier décrocha ce concours ainsi que deux années d'études. Elles ont fait germer plusieurs planches d'un grand intérêt. L'adoption de la loi sur la démolition totale des fortifications mit un terme à son travail. Les projets de ce concours proposaient tous un remblayage sur le lac. Ils suivaient la pensée de G. H. Dufour. Cette dernière voyait à travers ces «conquêtes lacustres» une manière d'agrandir la ville sans pour autant porter atteinte à son enceinte bastionnée.¹¹

⁸ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-128

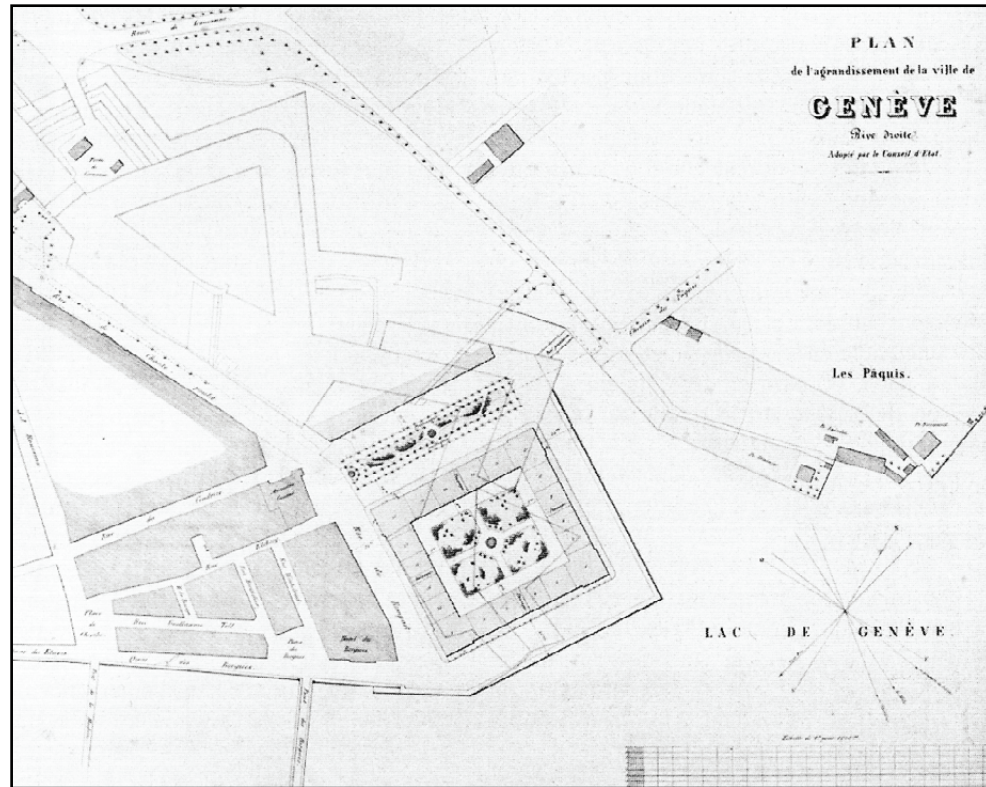
⁹ Ibidem

¹⁰ Ibidem

¹¹ Ibidem



△ FIG. 34: 1848 - Plan N°2 de Samuel Darier



△ FIG. 35: 1850 - Plan d'agrandissement de la ville de Genève. Rive droite



△ FIG. 36: 1856- Projet général de port (détail) par L. S. Blotnitzki

Concernant la question portuaire, les deux années d'études octroyées à S. Darier entre 1848 et 1850 l'ont mené à la conclusion d'un port unique du côté de la rive droite. Une option qui plaidait pour un port établi aux Pâquis, raccordé au rail par une voie tracée le long de l'actuelle rue des Alpes. Toujours dans un souci de rendre la voie lacustre et ferroviaire complémentaires. Ce port était constitué d'un vaste quai de halage aux Pâquis à l'emplacement du Fossé Vert alors remblayé. Ce dernier, se retrouvait régularisé de manière à offrir une anse polygonale, assortie d'un jeu complexe de jetées au large qui délimitaient une rade unitaire (FIG. 34).¹²

L'évolution de la ville de Genève n'ira pas exactement dans le sens modéré des visions de S. Darier mais le gouvernement en tirera deux grandes leçons: Celle de la rade unique et unitaire ainsi que celle du square du Mont-Blanc (FIG. 35).¹³

Cette idée de square était vue comme une manière moderne d'agrandir la ville. Un concept différent des immeubles-barres courants à cette époque. Une grande quantité de projets comme par exemple le square à pan coupé du carrefour de rive dérivèrent de ce nouveau modèle d'îlot urbain, manière de «faire la ville» considérée à cette époque comme exemplaire.¹⁴

L'îlot urbain formant le square du Mont-Blanc s'inscrivait avec une grande élégance dans l'alignement du quartier des Berges. Il mêlait logements résidentiels suivant l'exposition et la typologie et arcades commerciales au rez. À l'angle de la rue Bonivard, le bâtiment comprend un hôtel toujours existant l'Hôtel de la Paix. Les administrateurs de la société du square du Mont-Blanc s'opposèrent à la prolongation du quai de la rive droite qui privait leur îlot de son caractère exceptionnel (FIG. 35). Mais en 1856, le projet de port général de L. S. Blotnitzki (FIG. 36) effacera la trace de l'ancien fossé et de son remodelage en une anse polygonale. Il sera transformé en un jardin public face au lac, l'actuelle promenade des alpes, où sera bientôt érigé le monument Bruntschwig.¹⁵

¹² BROLLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997. p.127-138

¹³ Ibidem

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Ibidem



Quelques années auparavant, en 1854, le Jardin anglais voyait le jour sur la rive gauche (FIG. 37). Cette transformation s'inscrivait dans le développement d'un nouveau quartier de luxe et la construction sur le Grand Quai de l'Hôtel Métropole. Ce nouveau quartier n'était plus compatible avec le port au bois qui occupait le site, jugé peu esthétique.

En 1854, la ville de Genève propose d'aménager ce qui deviendra la promenade du lac. La ville vota un crédit pour gagner sur l'eau un nouveau Jardin pour l'Hôtel Métropole. Il fut obtenu par le comblement du port au bois, conquis sur le lac selon le principe qu' *«on ne démolit pas les ouvrages d'art en eau mais qu'on comble les vides.»*¹⁶ Ce remblai provenant de la destruction des fortifications offrit à Genève le premier parc genevois aménagé sur le modèle des jardins à l'anglaise.

À cette époque chaque hôtel a son jardin. L'Hôtel Métropole s'adjuge le Jardin anglais de la même façon que l'Hôtel des Bergues avait fait de l'Île Rousseau son jardin privé.¹⁷ Cette dualité entre hôtels et jardins se retrouve aussi sur la rive droite entre l'Hôtel de la Paix et la place des Alpes. D'une certaine manière chaque hôtel au bord de la rade cherche à posséder son jardin au caractère bucolique sur fond de paysage lacustre.¹⁷

En 1862, la ville profite de la construction du pont du Mont-Blanc pour remodeler et accroître la surface du Jardin anglais. Entre 1860 et 1870, il s'agrandit encore lorsque la ville décide de prolonger le quais des Eaux-Vives (le futur quai Gustave-Ador). Deux grandes décisions qui ont impacté la morphologie du parc ainsi que la logique de la rade dans la deuxième moitié du XIX^e siècle.¹⁸

¹⁶ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_\(Genève\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_(Genève))

¹⁷ BROLLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-138

¹⁸ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_\(Genève\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_(Genève))

◀ FIG. 37: Entre 1834 et 1863 - Vue de Genève et du jardin anglais. Auteur inconnu

La nouvelle rade

Dans la première moitié du XIX^e, A. Rochat-Maury, le nouvel ingénieur municipal, envisageait la solution traditionnelle de deux ports, chacun sur une rive. En revanche, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, le Conseil d'État se prononça en faveur d'une solution plus globale, moins dispendieuse et plus efficace. Une «rade-port» environ quatre fois plus grande que la précédente. En 1856, le Conseil d'État vote pour cette solution qui se formalisa par la construction de deux grandes jetées au large. On retrouve ainsi les principes de rade unitaire initiée par S. Darier en 1848.¹⁹

Ces jetées offrent deux grands avantages à la rade. Elles cassent les vagues soulevées par la bise et bloquent partiellement le courant naturel le long des rives en le dirigeant entre les deux jetées. Cette passe d'entrée fait 230 m de largeur, soit celle du Rhône à son entrée dans la ville. Ce système offre un courant nettement plus calme le long des deux rives. Cela facilite grandement la manœuvre des bateaux ainsi que leur mouillage.²⁰ A l'aspect utilitaire du dispositif s'ajouta l'aspect d'agrément. La jetée des Pâquis, élargie dans sa partie centrale, allait constituer l'un des points de vue les plus exceptionnels de la ville. La jetée des Eaux-Vives recevra en 1891, à l'occasion du 600^e anniversaire de la confédération, le Jet d'eau appelé à devenir l'un des emblèmes de la cité.²¹

«Ce plan définitif de L. S. Blotnitzki (FIG. 38) est une synthèse particulièrement heureuse des trois projets précédemment. De la première variante de A. Rochat-Maury, il emprunte le concept de rade avec son plan d'eau protégé par deux jetées. De la seconde, il reprend l'inspiration classicisante, la symétrie des quais et des jetées. Enfin, de la proposition de La Démocratie, il retient l'idée d'une promenade, localisée au coude de la jetée des Pâquis.»²²

¹⁹ BROLLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997. p.136-137
²⁰ Ibidem
²¹ Ibidem
²² FROMMEL, Bénédicte I. « La formation de la rade de Genève. » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 10



FIG. 38: 1858 - «Plan général d'agrandissement de la ville de Genève» Département des travaux publics. Leopold Blotnitzki.



FIG. 39: Entre 1863 et 1886 - Pont du Mont-Blanc avant sa reconstruction

Le pont du Mont-Blanc

Cette «nouvelle rade» s’inscrit dans une logique d’extension découlant de deux ponts: Celui du Mont-Blanc (FIG. 39) et celui de la Coulouvrenière. Ils formaient alors les ponts complétant la nouvelle ceinture urbaine conquise sur l’ancien emplacement des fortifications.²³

En 1858, le développement de la ceinture fazyste et l’arrivée de la gare à Cornavin imposaient à la ville un nouveau pont reliant les deux rives dans le prolongement de la rue du Mont-Blanc. Genève voulait marquer ce nouvel axe majeur généré par la gare avec un ouvrage de grande ampleur.²⁴ Le cahier technique du pont était complexe. Il devait s’élever le moins possible au-dessus du niveau des quais et de l’Île Rousseau tout en laissant passer les petites embarcations en période de hautes eaux. Sa structure devait résister aux galops des chevaux et être la plus élégante possible.²⁵

Après plusieurs années de discussions portant sur le financement et le tracé exact du pont, la ville décide en 1861 de construire le pont du Mont-Blanc. Le projet qui répondait au mieux à la problématique découlait d’un concours remporté par D. Chantre. Le projet lauréat fut révisé et faiblement modifié par l’ingénieur cantonal L. S. Blotnitzki.²⁶

En 1862, le pont du Mont-Blanc est achevé. Il mesure 262 m de long et 16 m de large. Il définit la nouvelle limite aval de la rade que nous connaissons toujours actuellement.⁴ Il joue le rôle de charnière entre le lac et le Rhône. Le pont du Mont-Blanc offrit, après sa construction, une lecture neuve et claire du pourtour de la nouvelle rade comprise entre les deux grandes jetées bâties au large. Ce nouveau périmètre définissait une nouvelle balade contemplative autour du plan d’eau. Elle passait désormais par le pont du Mont-Blanc qui connectait alors le Jardin anglais au quai du Mont-Blanc. Ce pont formera par la suite l’une des liaisons les plus importantes de la ville entre les deux anciens faubourgs en pleine mutation à cette époque: les Eaux-vives et les Pâquis.²⁷

²³ BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997. p.137-139

²⁴ Ibidem

²⁵ Ibidem

²⁶ Ibidem

²⁷ Ibidem



L'extension du Jardin anglais de 1870

Profitant de la construction du pont du Mont-Blanc, en 1862, le Jardin anglais est remodelé et agrandi une première fois : sa forme devient rectangulaire et plus calme.²⁸

En 1871, le jardin est à nouveau étendu, à l'occasion du prolongement du quai des Eaux-Vives pour prendre sa forme définitive.²⁹

À cette période naissent plusieurs projets d'extension supplémentaire du Jardin anglais poussant parfois la réflexion au paroxysme (FIG. 40). Le projet illustré ci-contre constitue, avec sa vue panoramique, un véritable manifeste touristique en faveur de la rive gauche.

«Nous voyons un vrai lieu de promenades, avec de larges allées, des plates-bandes ordonnées, un emplacement réservé pour un monument «à la Brunswick», un casino, des oiseaux aquatiques, un jardin zoologique et même le fameux baromètre chargé de rassurer les touristes dépités...

Enfin, l'emprise sur le lac est si importante que les Pierres du Niton sont reléguées au rang de décor d'un bassin artificiel !»³⁰

²⁸ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_\(Genève\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_(Genève))
²⁹ BROLLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-138
³⁰ http://etat.geneve.ch/dt/archives/jardin_anglais-66-3119-7016.html

< FIG. 40: 1871 - Projet d'agrandissement du Jardin anglai



Histoire d'un symbole

Comme souvent dans l'histoire des hommes et des inventions, le hasard fait bien les choses et celle du Jet d'eau ne fait exception. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'eau, la principale source d'énergie était vecteur de progrès. Elle était indispensable tant aux industries qu'aux habitants. En 1886, La ville décida de construire une usine hydraulique à la Coulouvrenière. Elle avait pour mission de distribuer la force motrice du Rhône aux artisans genevois. Le soir, quand ces derniers éteignaient leurs machines, il se produisait des surpressions. Les machinistes de la Coulouvrenière devaient se précipiter pour arrêter les pompes. C'est alors qu'ils eurent l'idée de créer une vanne pour contrôler le débit en laissant l'eau sous pression s'échapper vers le ciel. Le premier Jet d'eau de 30 m venait de naître.

En juillet 1891, à l'occasion des 600 ans de la Confédération, le Conseil de la ville décida de promouvoir le Jet d'eau au rang d'attraction touristique et le déplaça au bout de la jetée des Eaux-Vives au cœur de la rade (FIG. 41).

Pendant plusieurs décennies, le Jet d'eau était raccordé au réseau d'eau potable. En 1951, il conquière son autonomie quand une station de pompage des eaux du lac partiellement immergée est construite pour l'alimenter. C'est cette installation innovante qui lui donne toute sa puissance, à raison de 1 m³ d'eau projeté toutes les 2 secondes. La force de ces pompes baptiser Salève et Jura sont alimentées par 4 entrées d'eau d'un débit de 500 litres par seconde, une prouesse technique. Ses 140 m de haut et ses 7 tonnes d'eau dans les airs provoquent un nuage opaque grâce à la formation de millions de bulles d'air minuscules qui moutonnent dans les airs comme un halo neigeux. Ce processus d'aération de l'eau est le fruit d'une recherche poussée des SIG qui allie puissance et esthétique.

D'une histoire de surpression, le Jet d'eau est devenu le symbole de la ville. Sa hauteur contraste avec l'horizon plat de la rade et sa verticalité n'est pas sans faire penser à la flèche de la cathédrale Saint-Pierre. Un monument fait d'eau en perpétuel mouvement qui fait la particularité de Genève.

◀ FIG. 41: Photographie de la fin du XIX^e siècle de J. Jullien



42



43



44



45



De gauche à droite, de bas en haut:

FIG. 42: Superposition du tracé actuel des rues et quais de la rade (rive droite) et du parcellaire historique correspondant établis sur la base de Bachofen 1845 et du cadastre genevois de 1858: à la fin de la restauration, le quartier des Pâquis se présente comme un tissu banlieusard au découpage irrégulier

FIG. 43: Sur la base du plan Mayer de 1878: les quais sont tracés en aval et en amont de la jetée, mais plusieurs parcelles riveraines sont encore vierges de construction.

FIG. 44: Sur la base du plan Mayer de 1900: le quai est aménagé et les bâtiments sont construits.

FIG. 45: Sur la base du premier plan d'ensemble de 1930-1950: état proche de la situation actuelle

Les Pâquis de la fin XIX^e siècle.

À première vue, la rive droite du début du XIX^e siècle présentait des conditions plus difficiles que la rive gauche. Sa morphologie était plus accidentée et son réseau viaire était dessiné d'après une triangulation ancienne. Les Pâquis étaient alors dessinés selon des axes obliques orientés nord-sud (FIG. 42), il faut attendre l'arrêt du tracé du quai pour que la création de la rue Plantamour diversifie le tissu urbain d'une nouvelle orientation parallèle au quai (FIG. 43). Une série d'îlots plus ou moins réguliers résulta de ce nouvel axe et effaça l'ancienne mémoire urbaine banlieusarde (FIG. 44 et 45). La jonction entre la ville et les Pâquis était complexe comme tout collage de tissu urbain et banlieusard. Le large joint compris entre la rue du Mont-Blanc et celle des Alpes conserve bien la trace de cette difficulté à lier ces deux tissus.³²

La situation de cette rive face au Mont-Blanc attire beaucoup de touristes au XIX^e siècle. Une grande quantité d'hôtels et d'immeubles résidentiels de luxe se développent au bord de la rive droite (FIG. 45). Ce mouvement d'hôteliers ne fera qu'accentuer la volonté d'embellissement des quais des Pâquis mais aussi des Eaux-vives. Ce mouvement s'inscrivait dans une reformulation déjà bien entamée des quais minces, utilitaires, minéraux, d'esprit encore défensif du début du XIX^e en quais épanouis, de belle largeur, plantés d'arbres, doublés de promenade.³³ Ce mouvement sera d'autant plus marqué par la perspective de la tenue de l'Exposition Nationale à Genève en 1896. Cette dernière suscita une ardente campagne d'embellissement de la ville en général mais des quais en particulier. Dans ce contexte, le projet Marshall recueillit les suffrages pour offrir à la rade le panache que réclamait cet événement. Des éléments de retondes, des candélabres «à la vénitienne» venaient adoucir et enrichir à la fois le dessin Fazyste des quais. L'urbanisme de ces derniers et les constructions au premier plan étaient surveillés de près alors que le quartier à l'arrière subissait les assauts de lotissements sauvages.³⁴ Les hôtels offraient aux quais une façade luxueuse. Un appareil non représentatif du quartier qui se développait en retrait.

³¹ BROLLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.148

³² Ibidem

³³ Ibidem



Les Eaux-Vives de la fin XIX^e siècle.

Avant la destruction des fortifications le quartier des Eaux-Vives posait problème. Cette zone suburbaine était mal définie et par endroit insalubre. En revanche, la rive était moins accidentée que sur la rive droite. Elle se caractérisait par une multitude de petites jetées qui diminuaient l'érosion constante du rivage (FIG. 46). C'est donc naturellement que le tracé du futur quai fut décidé et gagné sur lac après la chute des fortifications. Comme sur la rive droite, les quais de la rive gauche s'inscrivaient dans le courant d'embellissement du milieu et de la fin du XIX^e siècle. La ville visait à les uniformiser en leur appliquant un traitement similaire cela dans le but de conserver une certaine unité de la rade (FIG. 47).³⁴ Au milieu du XIX^e siècle, la transition entre le tissu des Eaux-Vives et celui de la ville était plus fluide qu'aux Pâquis grâce à un système en patte d'oie à la sortie de la porte de Rive. Il pré-configurait déjà l'actuel carrefour de la place des Eaux-Vives. Le parcellaire était plus clair que sur la rive droite, il était simplement perpendiculaire à la rive. Les propriétés se jouxtaient les unes les autres selon des limites perpendiculaires au rivage. Ces dernières étaient parfois bordées de passages qui laissèrent leurs traces dans le développement du quartier à l'époque moderne.

Les Eaux-Vives se sont développées plus tard que les Pâquis. Le premier facteur déclencheur de leur développement après la destruction des fortifications était le raccordement du quartier aux égouts de la ville. Le deuxième fut l'établissement de la gare des Vollandes (ancienne gare de Eaux-Vives), qui connecta en 1888 Genève à Annemasse. Contrairement aux Pâquis, le front bâti que forment les Eaux-Vives face à la rade est le résultat d'une densification progressive jusqu'au milieu du XX^e siècle. Cette dernière ne s'est pas caractérisée d'une série de façades d'hôtels mais d'immeubles majoritairement résidentiels. Ils ont été édifiés petit à petit en comblant les vides le long d'une limite stricte face au quai (FIG. 47, 48 et 49). Le percement de la rue du 31 décembre dès les années 1900 établira une liaison entre la route de Frontenex et les quais dans l'axe du Jet d'eau (FIG. 49).³⁵

³⁴ BROLLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997. p.149

³⁵ Ibidem

◀ De gauche à droite, de bas en haut:

FIG. 46: Superposition du tracé actuel des rues et quais de la rade (rive gauche) et du parcellaire historique correspondant établi sur la base des plans de Bachofen de 1845 et du Cadastre genevois de 1848: à la fin de la restauration, le quartier des Eaux-Vives se présente comme un tissu banlieusard avec des résidus de propriétés suburbaines le long d'un rivage ondulant.

FIG. 47: Sur la base du plan Mayer de 1878: les quais sont tracés en aval et en amont de la jetées, quelques parcelles riveraines sont encore vierge de construction.

FIG. 48: Sur la bas du plan Mayer de 1900: le quai et les aménagements sont construits.

FIG. 49: Sur la base du premier plan d'ensemble de 1930-1950: état de la situation actuelle



De la rade portuaire à l'espace de détente

En 1874, on dénombre pas moins de 1445 arrivages de pierres, acheminées par un grand nombre de barques à voile latine (FIG. 50). Au début du XX^e siècle, ces dernières ne sont plus qu'une trentaine mais leur capacité de charge s'est accrue. Il est important de souligner que les matériaux de construction traditionnels comme les pierres de Meillerie cédèrent leur place aux composants du béton (ciment, graviers, sable, etc.).¹ Ils déchargeaient leur cargaison au port des Eaux-Vives et au quai marchand des Pâquis alors aménagés et organisées de façon rationnelle, afin de générer des surfaces importantes de déchargement et de dépôt tout en assurant la bonne fluidité des promenades en bordure de ces ports. Des grues placées aux extrémités de ces portions de quai facilitaient le chargement et le déchargement des cargaisons, elles témoignent encore de nos jours de l'ancienne activité de deux ports.² Dès la fin du XIX^e siècle, la rade se renouvelle en un espace dévolu à la détente. Cette mutation d'usage est initiée par la construction du pont du Mont-Blanc en 1862. Ce dernier condamna le port du commerce en même temps qu'il régularisa la limite du fond de la rade. Soudainement, les barques à voiles latines commerciales partagèrent le même plan d'eau que les bateaux à vapeur touristiques et, dès 1873, avec les bateaux «mouches» qui relient les deux rives. Les jetées virent fleurir à la fin du XIX^e siècle de plus en plus d'embarcations de plaisance et de canots de pêche appartenant à des privés qui s'abandonnèrent à cette activité. Le début du XX^e siècle et le déclenchement de la Première Guerre mondiale mettra fin à l'activité commerciale des ports et l'acheminement lacustre des matériaux de construction.³ Rappelons que précédemment, deux facteurs avaient initié la mutation de l'usage de la rade en un espace dévolu à la détente et au tourisme. Le premier fut l'installation du Jet d'eau en 1891 au cœur de la rade. Le deuxième fut l'aménagement pour l'exposition nationale de 1896 et son sourant d'embellissement qui fit naître un grand nombre de terrasses sans oublier le phare Belle Epoque sur la Jetée des Pâquis. La rade entamait dès lors sa mue en espace principalement dévolu à la détente qu'elle opère toujours à notre époque.⁴

¹ FROMMEL, Bénédicte I. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 10

² Ibidem

³ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle, 1997. p.139

⁴ FROMMEL, Bénédicte I. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 10

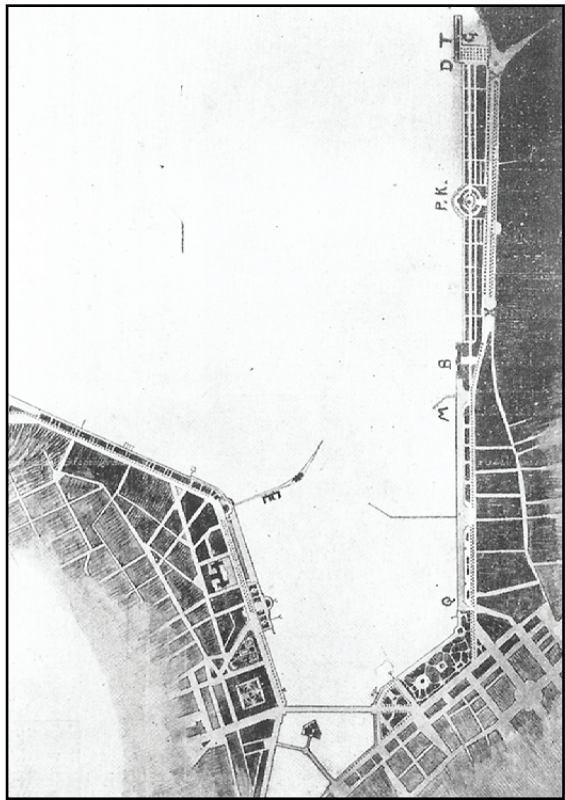
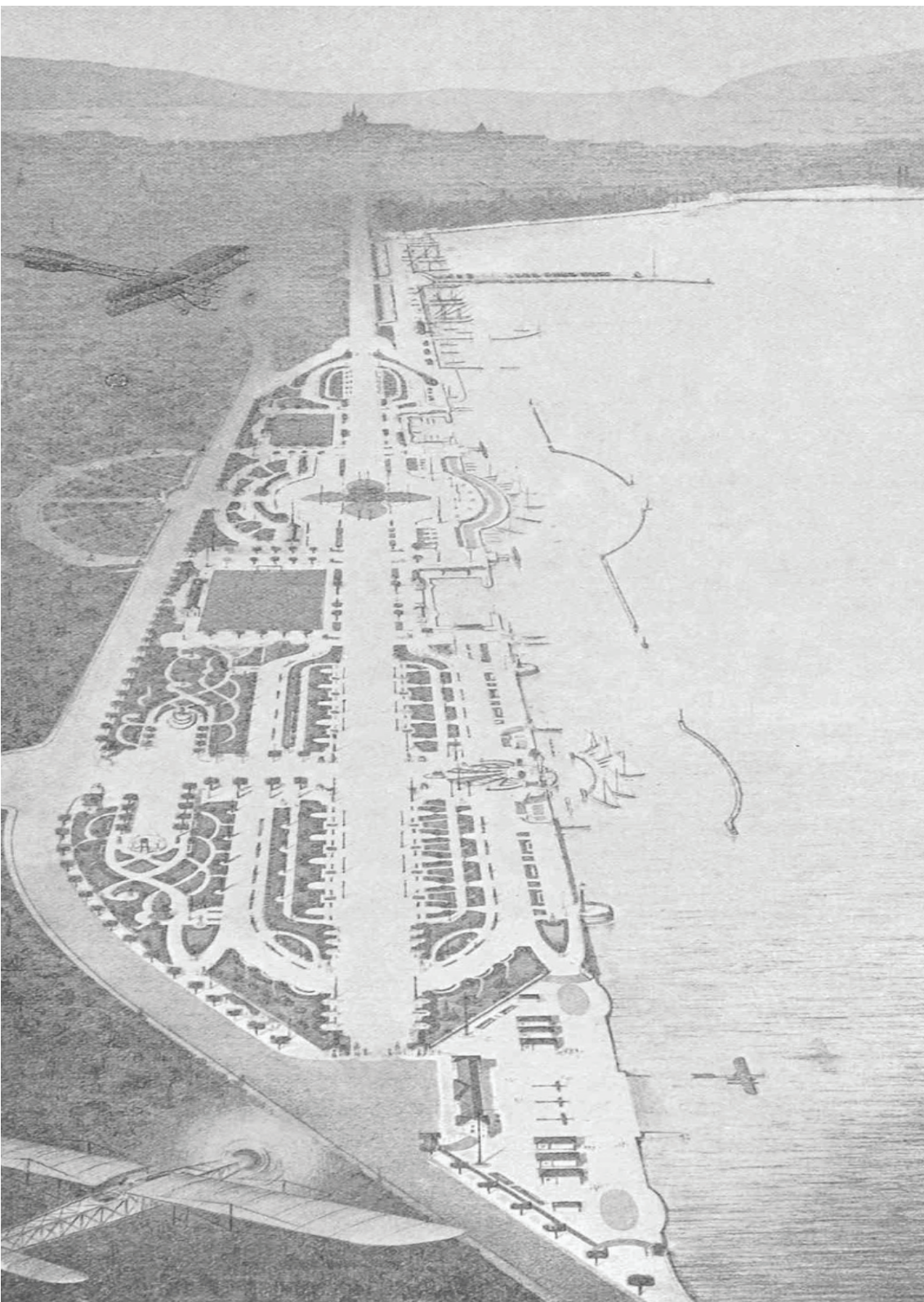


FIG. 52: 1913 - Projet lauréat d'Alfred Olivet et Alexandre Camoletti

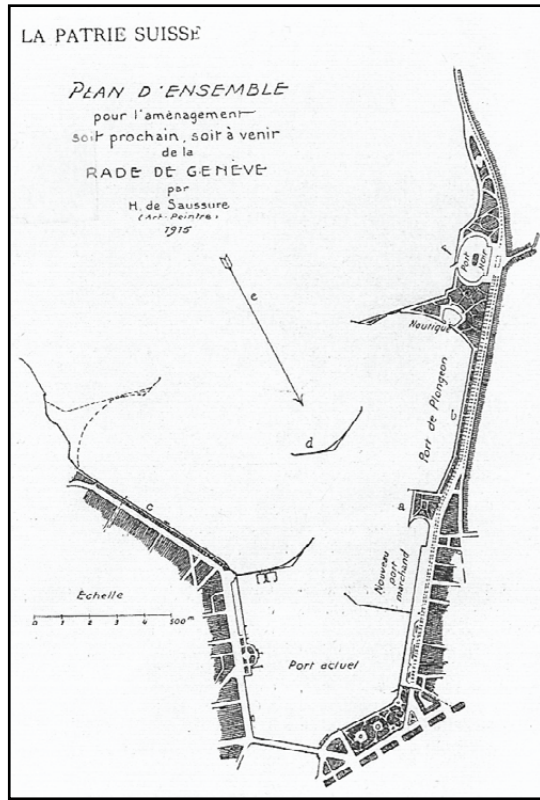


FIG. 53: 1915 - Proposition d'Horace de Saussure avancée dans le «plan d'ensemble pour l'aménagement soit prochain, soit à venir de la rade de Genève».

Au tournant du XX^e siècle, le legs de la propriété Plantamour (en 1899) et celui de la propriété La Grange (en 1917) encouragera d'autres interventions sur les quais. La transmission à la ville de ces deux grandes propriétés fut déterminante pour le visage de la rade. Ces dernières formaient deux pôles de structuration de la ville. Elles forment toujours à notre époque deux poumons verts qui limitent l'expansion de la ville dense autour du lac.

La donation de ces deux grandes propriétés et leurs parcs respectifs a engendré au début du XX^e siècle des études d'élargissement des quais des deux rives. Les autorités décidèrent de mettre en place un projet de grandes promenades publiques entre la jetée des Pâquis et le parc Mont-Repos. En 1914, une loi est votée par le Conseil d'État afin de céder une partie du lac nécessaire aux travaux de remblaiement utiles à la création de cette promenade.

Au début du XX^e siècle, un nouveau quai de déchargement est improvisé en amont de la jetée de la rive gauche. Il remplace celui du port des Eaux-Vives. Ce dernier est alors voué à une autre utilisation que les autorités souhaitent mutualiser avec l'aménagement de promenades et d'un parc au bord du lac. Un concours lancé en 1912 visait à transformer la rive gauche en une large promenade au bord du lac «*du genre de celles qui existaient à Ouchy, à Zurich et à Lucerne mais beaucoup plus grandiose*». ⁵ Le projet lauréat de ce concours des architectes A. Olivet et A. Camoletti (FIG. 52) de même que le deuxième prix de Garcin et Bizot (FIG. 51) seront vivement critiqués et sujets à un débat public autour du bien-fondé d'un «quai-promenade» supplémentaire au pied des propriétés La Grange et des Eaux-Vives. «*La manière de composer avec le site naturel, la sensibilité lacustre firent l'objet d'âpres disputes. Le petit lac, joyau de Genève, fut comparé à une émeraude ou une turquoise sortie de ses quais, parcs et collines. Mais la «serte» ne devait point étouffer le joyau*». ⁶ Le quai poursuivi après la Première Guerre mondiale fut un compromis entre le monumentalisme du projet de A. Olivet et A. Camoletti (FIG. 52) et le pittoresque du projet de H. de Saussure (FIG. 53). ⁷

⁵ BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.140
⁶ Ibidem
⁷ Ibidem



◀ FIG. 54: 1920 - Le quai Gustav-Ador, anciennement route de Thonon-les-Bains, avant son élargissement avec la ligne de tramway menant à Vézenaz. Photo Boissonas

Le XX^e siècle se caractérise par la modernisation des quais qui devait alors allier l’utile à une beauté démonstrative d’une rigueur implacable qui ne supportait aucun ajout ou modification non planifié. Genève aurait-elle tenté de remplacer ses fortifications par une rassurante enceinte de quais au dessin régulier? La stratégie esthétique des quais est comparable à celle militaire des fortifications du fait qu’aucunes constructions précaires devait s’y accrocher et déranger l’ordre établi.⁸

Tout bains flottants et autres bateaux-lavoirs furent sévèrement réglementés. Mais l’activité nautique, déjà en expansion au XIX^e siècle, soumit les autorités à la menace constante de nouvelles installations sur le rivage. L’usage voulait que l’on accorde des autorisations en cas d’intérêt général. Dans les années 1900-1930, sur la rive gauche, comme sur la rive droite, des bains publics sont construits ou reconstruits de manière plus durable. Ces Bains populaires s’inscrivaient dans une politique sociale visant le développement corporel et le maintien de l’hygiène pendant la période de l’entre-deux-guerres.⁹

Si l’on se penche sur le cas de la rive gauche, on remarque que le passage au XX^e siècle fait disparaître les rivages poétiques et «sauvages» de la rive que les gravures du XIX^e siècle nous restituent (FIG. 16). À cette époque, le prolongement du quai Gustav-Ador est assuré par une promenade rectiligne construite le long du lac. Cette dernière fut conquise sur l’eau lors du premier remblaiement de 1870. Elle est complétée vers 1890 par la voie de tram 9 qui assure la liaison entre la ville et Vézenaz (FIG. 54).¹⁰ À cette époque, la rive gauche répond à la demande croissante de nouveaux lieux de baignade. Une plage appelée les Bains de soleil et du lac (FIG. 56) offre au peuple un lieu de baignade de plus grande ampleur que ceux précédents. Elle définissait le rapport à l’eau de la rive gauche entre le quais des Eaux-Vives et l’actuelle Baby-Plage. Elle pouvait être vue comme le pendant des Bains des Pâquis sur la rive gauche déjà très fréquentés à cette époque.¹¹

⁸ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.140

⁹ Ibidem

¹⁰ Ibidem

¹¹ Ibidem



Populaires, les bains des Pâquis l'ont toujours été. L'idée même de construire des bains sur la jetée des Pâquis est née dans les années 1870 lorsque la ville s'est agrandie sur les quais et qu'une demande de concession fut accordée afin de s'ancrer comme un bateau sur cette jetée.¹²

En 1931, les simples baraques de bois (anciens bains) sont détruites pour laisser la place à un aménagement complet de la jetée en béton armé. Le projet choisi fut celui de l'ingénieur L. Archinard et de l'architecte H. Roche (FIG. 55) qui offrait une parfaite égalité de surface entre les hommes et les femmes et une superficie de 6500 m².¹³

Dans cet établissement, on découvre toujours aujourd'hui aussi bien l'intelligence de fonctionnement, que la simplicité. Point essentiel qui a permis la construction rapide et économique des bains. Un rationalisme remarquable qui a permis leurs constructions en 8 mois. Entièrement préfabriqué, les Bains des Pâquis sont une forme d'architecture qui réfléchit avant de construire, une architecture pure. Une évidence qu'il est difficile de retrouver dans d'autres bains de cette époque.¹⁴

Leur gabarit très bas les fait disparaître dans l'horizon. La rade est un bien tellement précieux que, dès la construction des premiers bains, leurs hauteurs furent réglementées. Les Bains des Pâquis sont conçus selon une architecture ouverte, tournée à la fois sur la ville et de l'autre côté sur l'horizon du lac. L'accès aux bains se fait par le pont de Boléron. Une étape symbolique à franchir qui nous fait rentrer dans un nouveau monde lacustre aux caractères d'île. Un lieu où à la fois on s'isole et on se rencontre. Toutes les couches sociales se mêlagent pour partager cette situation inédite.¹⁵

Le reconstruction des Bains des Pâquis en 1931 est suivi de près par son nouveau pendant sur la rive gauche, Genève-Plage.¹⁶

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=oZdLnkVJms>

¹³ https://fr.wikipedia.org/wiki/Bains_des_Pâquis

¹⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=oZdLnkVJms>

¹⁵ BROUILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.266

¹⁶ Ibidem



◁ FIG. 56: 1922 - Vue aérienne d'Eaux-Vives-Plage avec en haut à gauche les travaux d'élargissement du quai des Eaux-Vives, futur quai Gustav-Ador.

D'une certaine manière, Genève-Plage est l'héritage culturel des bains populaires de la rive gauche du XVIII^e jusqu'au XX^e siècle. En effet, depuis deux siècles, la rive gauche est marquée par l'établissement de divers bains publics. Elle a vu naître les bains de Lullin au XVIII^e siècle, du brise-lame au XIX^e siècle et enfin les Bains de soleil et du lac (nommé aussi Eaux-Vives-Plage) au début du XX^e siècle (FIG. 56). Cet établissement fut obtenu grâce à l'élargissement du quai Gustav-Ador anciennement route de Thonon en 1920. Il est constitué d'un remblai formant une plage et remplaçant à partir de 1922 le parapet qui délimitait l'ancien quai de la route de Thonon (FIG. 54).¹⁷

Dès ses débuts, cette nouvelle plage connaissait un développement qui surprenait jusqu'à ses promoteurs (FIG. 56). À mesure que se précisaient les projets d'aménagement de la rade, la question du déplacement d'Eaux-Vives-Plage, chère aux Genevois, devint pressante dans les années 1920. En 1930, la décision de créer des bains publics au Port-Noir est prise. Un partenariat public-privé est mis en place pour la construction et la gestion de l'établissement. Après de nombreuses péripéties parlementaires, en 1932, la structure actuelle de Genève-Plage est conquise sur le lac en déversant les remblais provenant de la démolition de l'ancienne gare de Cornavin.¹⁸ En parallèle, le gouvernement poursuivait les études concernant le port de la Nautique, de façon à ce que le développement de la plage soit assuré et que la forme du port réponde au mieux aux exigences de la navigation.¹⁹

Au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, le parc et la plage de Genève-Plage se sont vus adjoindre plusieurs piscines, dont la plus grande, de taille olympique, est mise en service en 1972. Se sont ajoutés par la suite un toboggan aquatique, puis un centre de planche à voile baptisé Tropical Corner. Aujourd'hui, Genève-Plage est l'un des rares lieux de baignade populaire de grande ampleur. L'établissement est décrit par Mark Muller comme «*L'Oasis de Genève*». Leur fréquentation durant la saison estivale est excessive et l'établissement est parfois surchargé.²⁰

¹⁷ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.58-60

¹⁸ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Genève-Plage>

¹⁹ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.56-57

²⁰ LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.67



Synthèse problématique

L'histoire de la rade est soumise depuis l'époque gauloise jusqu'au premier tiers du XX^e siècle à des conquêtes, réelles ou projetées, quasi permanentes. L'évolution de ce plan d'eau résulte d'une succession de transformations de sa morphologie répondant à des volontés d'usages différents.

Si l'on résume, elle est d'abord lieux propice à l'établissement humain grâce à la pêche et aux terres fertiles du Néolithique. Puis, elle devient portuaire dès l'occupation gauloise, un atout commercial que les romains développeront grâce à sa situation au carrefour d'axes majeurs. L'histoire ne fera que confirmer son statut portuaire et commercial jusqu'à l'avènement du chemin de fer.

Le XIX^e siècle fut l'époque des grandes mutations, le centre de Genève se «retourne» de la Vieille-Ville vers les rives du lac. Cette «refondation du centre», situé entre le Pont des Bergues et le Pont de la Machine sera orchestré par les nombreux travaux de G. H. Dufour qui viseront à assainir et à embellir la rade et ses quais tout en affirmant son statut portuaire.

Grâce aux leçons de S. Darier et aux travaux L. S. Blotnizki, la rade portuaire est devenue unitaire. La réalisation des jetées des Pâquis et des Eaux-Vives a accompagné l'extension de la ville de Genève hors de ses remparts et confirmé la centralité du lac (FIG. 36) en élargissant les pourtours de ce cœur devenu en quelque sorte «le joyaux de la cité» serti de ces balades et de ces parcs conquis sur l'eau. Depuis cette époque, la rade entame une mutation de sa condition portuaire vers un espace de détente et de tourisme qu'elle peine à devenir. Depuis les dernières interventions de la première moitié du XX^e siècle, la morphologie de la rade est comme figée. Elle n'évolue plus et ne répond plus à une demande pourtant croissante. Elle subit ainsi une crise identitaire qui s'accroît. Parallèlement, les décisions ne sont pas prises menant ponctuellement à une superposition absurde de programmes qui seront étudiés dans la suite de ce document.



FIG. 57: 2015 - Atlas du territoire Genevois, formation et transformation du territoire aux XIX^e et XX^e siècle

Chapitre 2

Situation actuelle et comparaison

Ce deuxième chapitre étudie la situation actuelle de la rade de Genève. Il est divisé en deux parties.

La première est un relevé des usages actuels. Elle est introduite de quelques commentaires puis se compose de cartes légendées des différents programmes (relevés durant l'année 2015).

La deuxième partie confronte la rade de Genève à d'autres rades en Suisse. Elle forme un cahier de cartes comparées. Celui-ci offre une vision élargie du panel de solutions et de stratégies que d'autres villes suisses ont su adopter mais aussi des situations critiques à éviter.



Un espace de loisirs

Le visage de la rade évolue au fil des saisons. Eté comme hiver, ses quais sont rythmés d'événements populaires telle une agora culturelle. Ces derniers participent à inscrire la rade dans l'identité territoriale. C'est une aire de célébration, une place qui d'une certaine manière est le pendant de Plainpalais. Elle forme un vide urbain polyvalent. L'hiver, les quais sont transformés en port et en chantier navals, l'été, ils deviennent le rêve balnéaire d'une Suisse alpine.

Les professionnels, les touristes et tout le reste du tissu social de l'agglomération transfrontalière se retrouve au bord du lac l'été. Les Fêtes de Genève en sont un bel exemple (FIG. 58). Cet enjouement estival que les genevois aiment fêter autour de la rade ne date pas d'hier. Dans les années 1920, la ville frémissait et s'impatiait à partir du mois de juin de la Fête des fleurs. De nos jours, les Fêtes de Genève forment un grand rassemblement de forains, de stands de restauration, de bars temporaires où chacun trouve sa place. Elles forment un lieu de loisir transgénérationnel où les plus jeunes s'amuse sur des attractions et les moins jeunes profitent des animations et des concerts pour se retrouver entre amis et en famille autour du lac lors des belles soirées d'été.

Cette excitation estivale, déborde parfois la capacité des quais. À tel point qu'ils doivent être fermés à la circulation aux moments de grande affluence. À ces instants, les quais qui font habituellement partie des axes automobiles majeurs ne répondent plus à l'une de leurs utilités principales.

Les balades, désencombrées pour l'occasion, reçoivent un bain de foule mais restent jonchées de remorques et de bateaux non débarrassées. Cela illustre la gestion trop complexe d'une rade à vocation plurielle: portuaire, espace de détente, de rassemblement et enfin depuis 50 ans un espace dévolu aussi à l'automobile.



FIG. 58: 2015 - Photographie des installations foraines lors des Fêtes de Genève de Clément Bucco-Lechat



FIG. 60: 2015 - Cadastres du Bruit trafic routier diurne extrait de SITG

- 1 : Lr<60
- 2 : Lr entre 60 et 64
- 3 : Lr entre 65 et 69
- 4 : Lr> = 70



FIG. 59: 2014 - Photographie du quai Gustave-Ador et la séquence d'entrée de la ville de Philippe Meier

Une rade automobile

Depuis les années 60, l'automobile gagne du terrain. À Genève, la rade est particulièrement marquée par la voiture qui profite du paysage qu'offre le plan d'eau au même titre qu'un promeneur. L'avènement de l'automobile n'aurait-elle pas transfiguré la rade portuaire en une rade routière voir autoroutière? Les axes de circulations qui bordent les quais sont faits de routes de 3 à 5 voies (FIG. 59). L'intensité du trafic le matin peut produire des embouteillages jusqu'à Genève-Plage. De même le soir et c'est également valable pour la rive droite qui peut facilement se retrouver embouteillée sur toute la longueur de ses quais. La rade que le peuple vouait à la détente se retrouve être l'un des lieux les plus bruyants de la ville (FIG. 60). Outre les embouteillages, les routes qui bordent la rade déséquilibrent l'urbanisation. Les routes subissent la croissance urbaine au lieu de l'accompagner par le développement d'un maillage vert propice à la mobilité douce. Avec le temps, ces routes ont grossi et prennent désormais une place prépondérante sur les quais dont la largeur actuelle ne permet pas d'augmenter le nombre de voies sans péjorer d'autres programmes. Il n'y a donc pas d'améliorations notables envisageables sur les quais sans modifier la vision du transport.

Celle du Plan Directeur Cantonal pour 2030 à pour but une mobilité multimodale où le transport collectif prend le relais du transport individuel une fois en ville. Les quais de la rade ont la capacité de devenir un lieu de transport multimodal où l'on peut laisser sa voiture pour continuer son chemin en transport public. Une autre solution serait la traversée de la rade qui, selon certaines sources, désencombrerait les quais mais cette question est un débat qui existe depuis plus de 50 ans et a été voté négativement par le peuple à plusieurs reprises. Il est donc favorable et moins coûteux de se réorienter à court terme vers une mutualisation harmonieuse des types de transports. Cette demande est bien présente chez les utilisateurs or les quais ne leur en donnent pas l'opportunité. Ils se retrouvent contraints de rester dans les embouteillages sans pouvoir quitter leur véhicule pour un transport public plus rapide et respectueux des lieux. Ces routes provoquent un environnement dangereux pour les programmes qui les longent. Ces derniers sont relevés précisément, rive par rive, dans les pages suivantes.



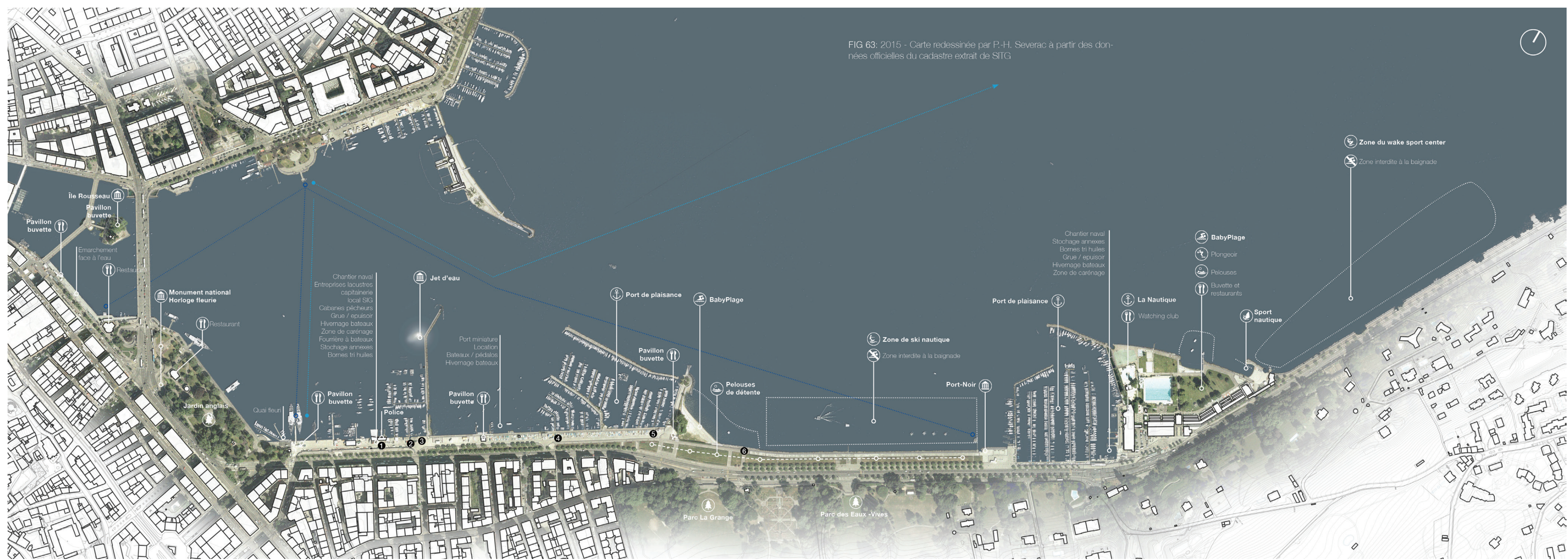
△ FIG. 62: 2015 - Photographie du quai Gustave-Ador

Les programmes de la rive gauche

Les quais de la rive gauche présentent une concentration plus importante de programmes que ceux de la rive droite (Ils sont recensés et placés sur une carte à la page suivante). Il est possible de relever plus de situations chaotiques sur cette rive, principalement sur le quai des Eaux-Vives. Ce dernier mêle comme nous le verrons plus tard (p.109) des activités portuaires professionnelles et de plaisance, des promenades touristiques, des pavillons buvette où encore de nombreuses places à quai dédiées aux dériveurs. Plus loin, Baby-Plage forme la fin de cette accumulation intense de programmes et la rade devient principalement dévolue à la détente et aux loisirs or même ces derniers se mêlent entre eux et génèrent des situations dangereuses où nageurs et aires de ski nautique se mélangent malgré les interdictions de natations. Le Port-Noir, son débarcadère et la proximité du port de la Nautique découragent les baigneurs qui s'accumulent alors à Genève Plage et payent pour se baigner en sécurité.

△ FIG. 61: 2015 - Carte redessinée par P.-H. Severac à partir des données officielles du cadastre extrait de SITG

FIG 63: 2015 - Carte redessinée par P.-H. Severac à partir des données officielles du cadastre extrait de SITG



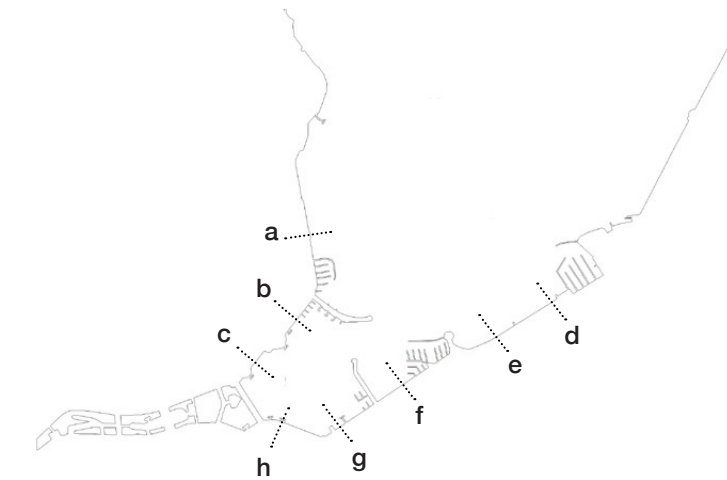


△ FIG. 65: 2015 - Photographie du quai du Mont-Blanc

Les programmes de la la rive droite

Les quais de la rive droite sont bordés, tel qu'expliqué précédemment, d'un grand nombre d'hôtels de luxe qui, depuis leurs installations, poussent les autorités à embellir leur premier plan. La superposition de programmes est moins problématique car ces derniers sont moins nombreux. On retrouve tout de même des enchevêtrements critiques de programmes à deux endroits sur le quai du Mont-Blanc. Le premier est près du pont du Mont-Blanc où les infrastructures portuaires professionnelles et commerciales se mélangent aux activités touristiques. Le deuxième endroit se situe à la hauteur des Bains des Pâquis où des conteneurs, transformés en bureaux de la SMGN, occupent les places des dériveurs à quai. Ces situations sont moins gênantes car la lecture du quai est plus claire que son homologue de la rive gauche. Les programmes sont mieux organisés et n'interrompent pas les promenades. Ils forment une «vitrine» devant laquelle les baladeurs se promènent sans y être mêlés. Pour répondre à une question soulevée par Morten Gisselbaek, Conseiller municipal, dans un article de la Tribune de Genève (p.126), contrairement à la rive gauche, cela ne forme pas une réelle gêne mais n'est pas une richesse pour autant.

◁ FIG. 64: 2015 - Carte redessinée par P.-H. Severac à partir des données officielles du cadastre extrait de SITG



Analogies des rives

Les rives de la rade présentent des similitudes. Elles sont conçues les unes en face des autres de manière analogue de façon à conserver un maximum d'unité et d'integibilité de l'ensemble. D'amont en aval, elles deviennent plus «hermétiques» au milieu lacustre et forment une limite plus franche.

Au Port-Noir, au quai Gustav-Ador et au quai Wilson, les rives sont faites de balades le long des quais enrochés. Elles se situent légèrement au-dessus de l'eau, à proximité directe de l'élément. Le rapport est plus dialectique grâce à une morphologie plus «poreuse». L'été, ces rives attirent une grande quantité de baigneurs malgré l'interdiction de se baigner.

Les vagues accentuées sous l'effet d'une forte bise frappent les enrochements. Cela produit un effet néfaste de soulèvement des sédiments et de lessivage des fonds de faibles profondeurs d'après une étude du professeur Berthold Siessegger portant sur les enrochements des rives du lac de Constance.¹

Sur le quai Gustav-Ador, à l'entrée des Eaux-vives, les quais deviennent portuaires, la balade se mélange alors à un pêle-mêle d'usages, tel que soulevé précédemment, qui n'offre pas de limite claire entre les activités mais une superposition. Les coupes b, f et g illustrent les profils de ces quais issus du patrimoine portuaire et marchand de la fin du XIX^e siècle.

La délimitation entre le plan d'eau et l'espace urbain s'accroît jusqu'au «temenos» (selon la formulation de A. Corboz). Au cœur de la cité, les quais surplombent l'eau. La séparation franche des niveaux des deux milieux offre une balade en hauteur donnant à voir la rade et son paysage. Une pratique issue des promenades et de la flânerie de la fin du XIX^e siècle. Cela se remarque particulièrement dans les coupes c et h.

¹ SIESEGGGER, Berthold, TEBER, Petra. «Erfolgsmodell für Renaturierungen am Bodenseeufer», Ingenieurbiologie 3/01, 2010.



GENÈVE



ZURICH



LUCERNE



THOUNE

0 1 km

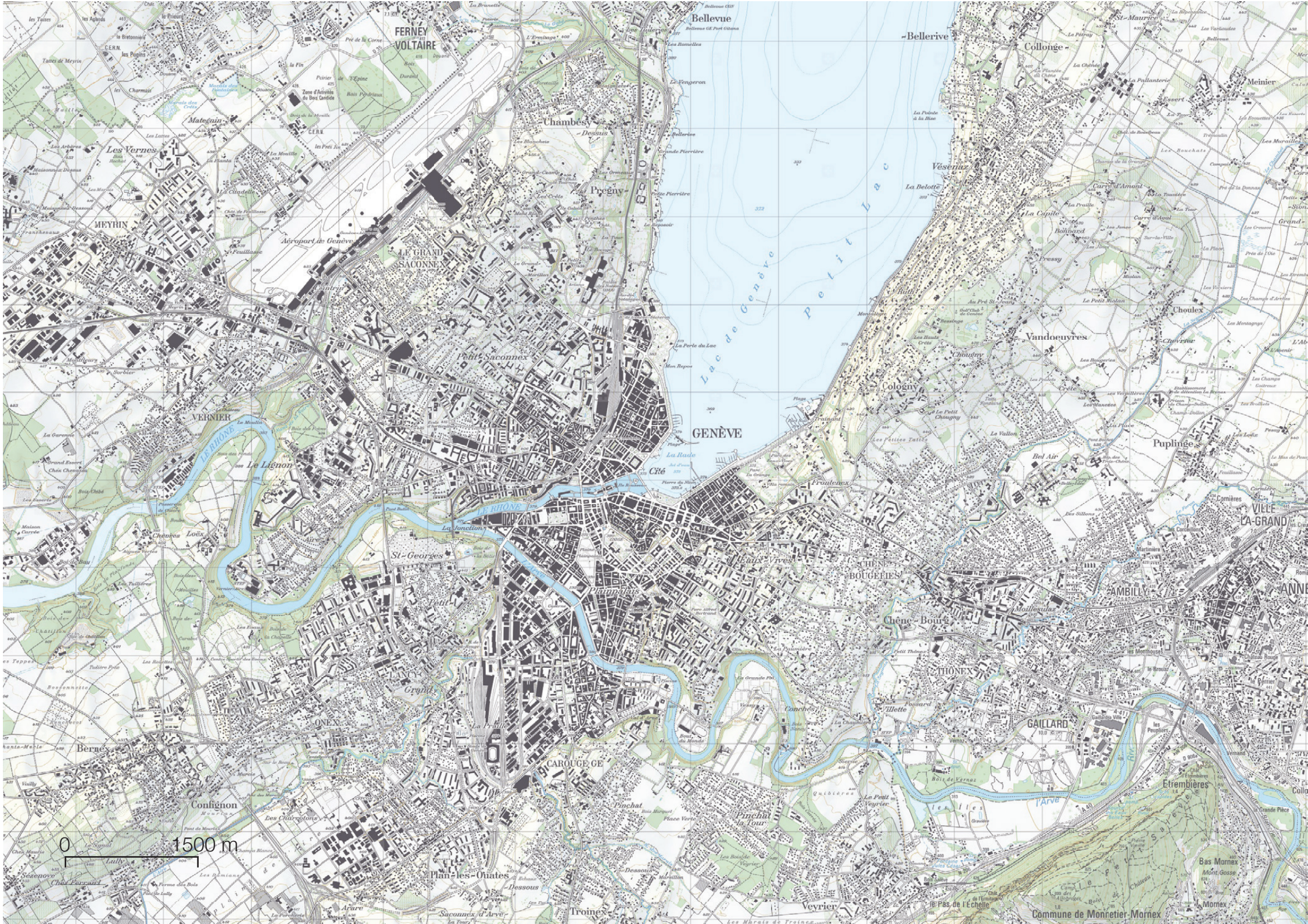
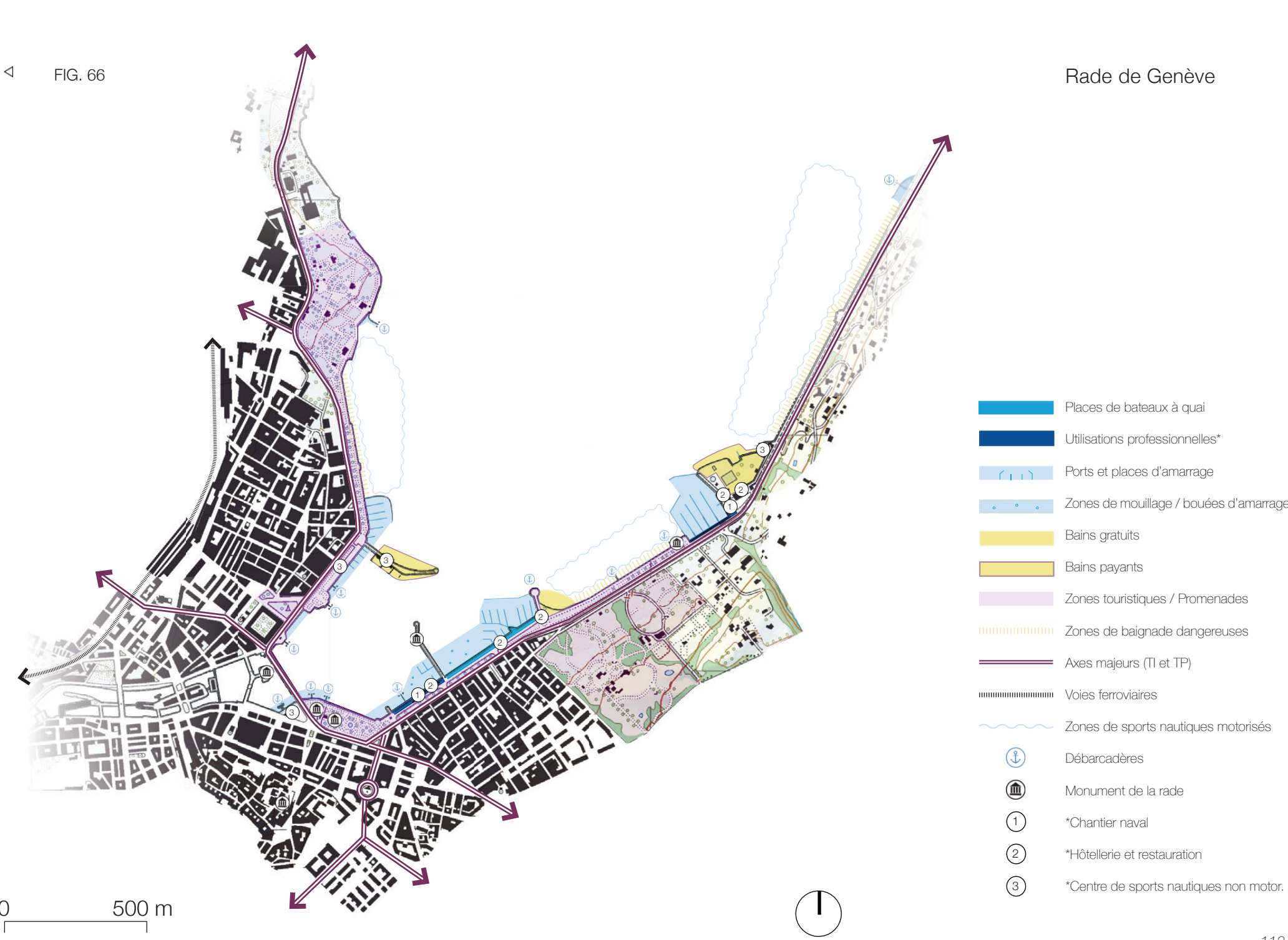
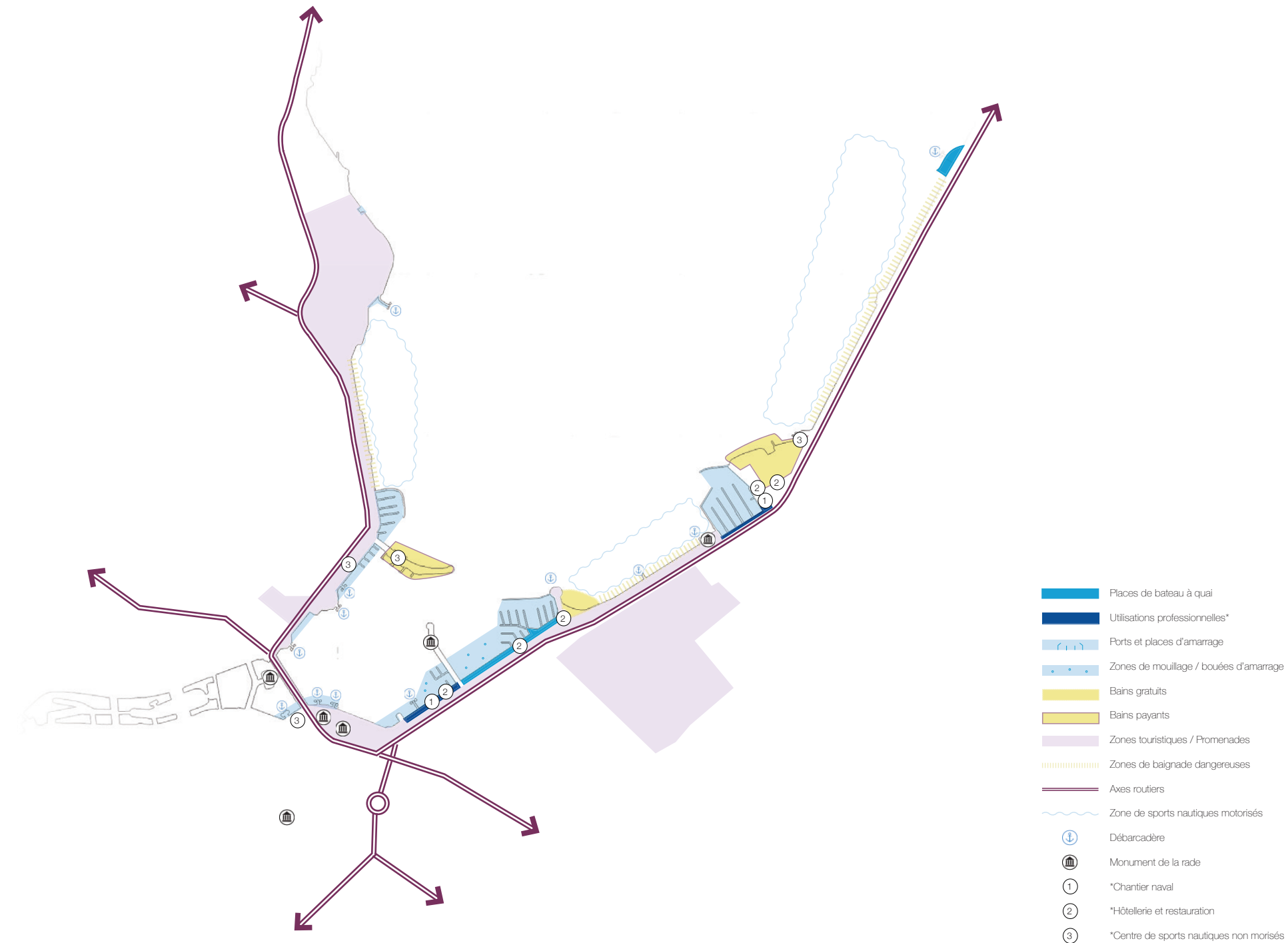


FIG. 66





Genève se caractérise par ces deux parcs qui structurent les limites de la ville dense autour de la rade. Celui de la rive droite, le parc de la Perle du lac est en contact direct avec le rivage alors que sur la rive gauche, le parc La Grange et celui des Eaux-Vives sont séparés de la rive par un axe routier. Une problématique à laquelle la ville devrait trouver des solutions en réduisant cet axe en un lieu de transbordement multimodal des transports.

Outre les axes routiers, les rives de la rade de Genève sont marquées par un grand nombre de programmes qui se chevauchent. Tel qu'exprimé précédemment, sur la rive gauche, entre le Jardin anglais et Baby-Plage, cette superposition provoque une lecture floue des lieux. À la sortie du Jardin anglais, les touristes se retrouvent face à des baraques de chantier dédiées à la police du lac, des cabanes de pêcheurs taguées, des grues portuaires jouxtant des remorques de voiliers. L'espace n'est pas facilement identifiable pour les touristes qui s'y rendent en grand nombre l'été. Ces pavillons provisoires masquent certaines embarcations remarquables comme la Neptune (une ancienne barque à voile latine) ou encore les superbes bateaux à roues à aubes de la CGN.

Plus loin, La promenade se mélange à quelque 200 catamarans, dériveurs et leurs chariots respectifs qui sont amarrés sur des places à quai. Ils gênent et doivent être déplacés constamment afin de céder la place à d'autres usages. Lors des fêtes de Genève par exemple, cette partie des quais est libérée pour laisser place aux forains.

Comparée aux autres cas d'analyse qui suivent, la rade de Genève propose peu de lieux de baignade, d'établissements de bains ou autres plages. Les zones de baignade sont parfois dangereuses. Les sports nautiques motorisés côtoient de près des espaces que les genevois confondent souvent avec des lieux de baignade. Il serait donc nécessaire de prévoir plus de bains tel que Zurich en propose et de revoir l'emplacement des zones dédiées aux sports nautiques notamment ceux motorisés.



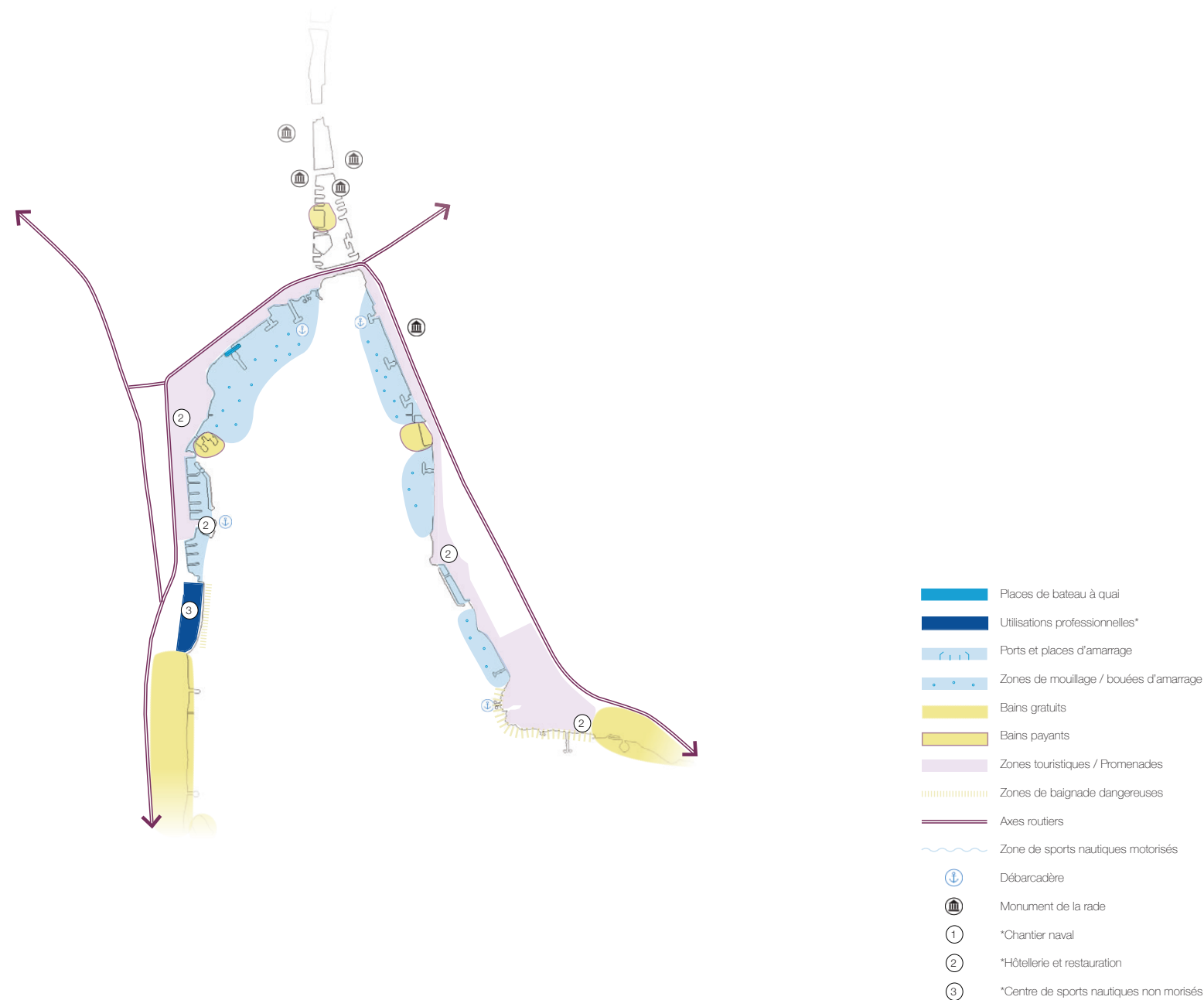
FIG. 67



Rade de Zurich



- Places de bateaux à quai
- Utilisations professionnelles*
- Ports et places d'amarrage
- Zones de mouillage / bouées d'amarrage
- Bains gratuits
- Bains payants
- Zones touristiques / Promenades
- Zones de baignade dangereuses
- Axes majeurs (TI et TP)
- Voies ferroviaires
- Zones de sports nautiques motorisés
- Débarcadères
- Monument de la rade
- *Chantier naval
- *Hôtellerie et restauration
- *Centre de sports nautiques non motor.



La rade de Zurich comporte plus d'espaces de baignade comme les «badi» qui proposent des lieux de détente avec un accès facilité à l'eau grâce à des échelles, des pentes douces etc. Ils côtoient les bateaux amarrés du fond de la rade tout en offrant un cadre de détente et de baignade sécurisé au cœur de la ville. Ils sont ponctuellement répartis le long des rives de la ville dense et offrent des vues et des caractéristiques uniques à chacun.

Hormis les «badi», Zurich détient deux établissements publics majeurs qui proposent de grandes étendues de pelouses avec accès à l'eau sécurisé contrairement à Genève qui ne propose à cette échelle que Genève-Plage.

La zone portuaire présente plus de bouées d'amarrage et moins de places au port. Les bateaux sont pour la plupart éloignés du rivage. Ils sont en mouillage et rejoignables par une annexe. Cela configure des ports sans réseaux de pontons flottants. Le plan d'eau est simplement ponctué de bouée et les quais se retrouvent libérés d'une grande quantité d'installations portuaires.

À Zurich, la superposition de programmes est rare ou faite de manière harmonieuse. Chaque activité à sa place et n'empiète pas sur la suivante. Les quais et les balades sont libérés de tout autres programmes qui pourraient altérer leur paysage et leur fluidité.

Contrairement à Genève, sur les quais de la ville dense, peu de place est laissée aux professionnelles tels que les chantiers navals ou autres activités d'entretien et de maintenance des bateaux. Ces dernières sont repoussées plus loin, en dehors de la zone touristique et des promenades. Cela embellit et améliore les rapports entre l'eau, les quais et la ville dense.

Au centre-ville, certains axes routiers sont à proximité direct de l'eau. En revanche, ils s'écartent des deux rives dès leurs sorties du centre pour laisser place à des espaces de verdure et de détente le long de l'eau. Une qualité que Genève ne présente hélas que sur la rive droite.

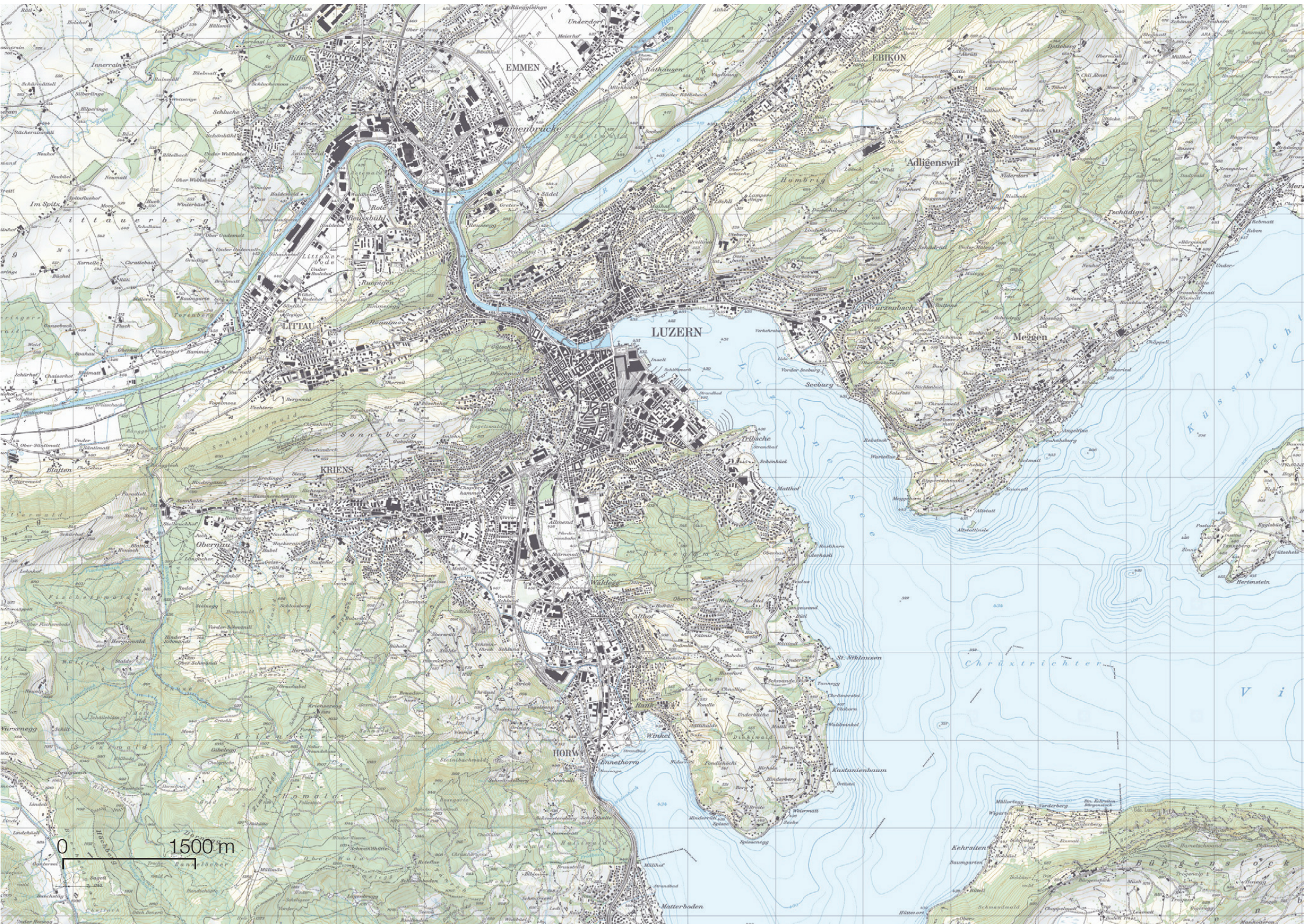


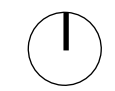
FIG. 68

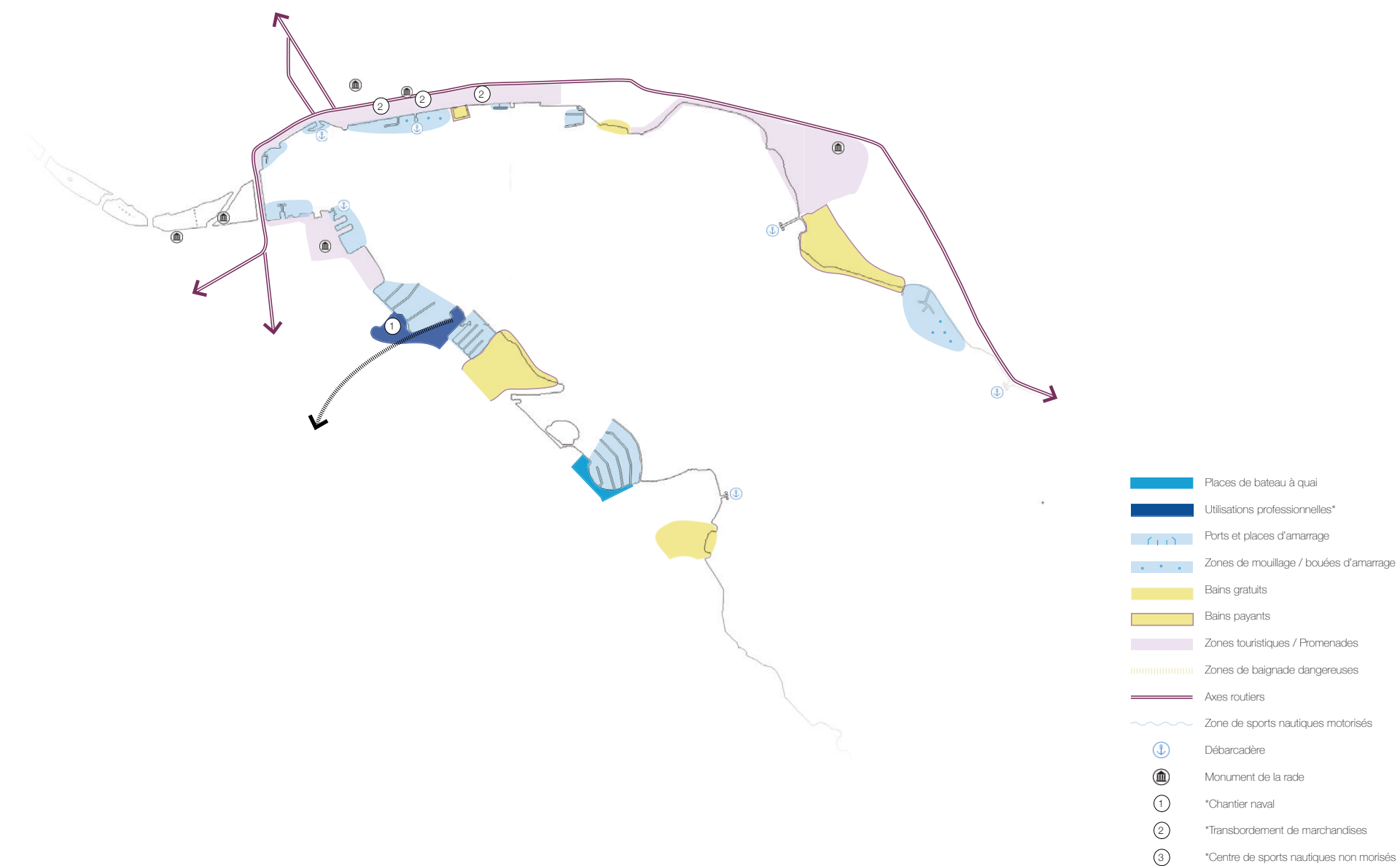
Rade de Lucerne



- Places de bateaux à quai
- Utilisations professionnelles*
- Ports et places d'amarrage
- Zones de mouillage / bouées d'amarrage
- Bains gratuits
- Bains payants
- Zones touristiques / Promenades
- Zones de baignade dangereuses
- Axes majeurs (TI et TP)
- Voies ferroviaires
- Zones de sports nautiques motorisés
- Débarcadères
- Monument de la rade
- *Chantier naval
- *Transbordement de marchandises
- *Centre de sports nautiques non motor.

0 500 m





Comme à Zurich, les quais du centre-ville de Lucerne ne sont pas encombrés de bateaux ou autres engins lacustres. Ces derniers sont mis à l'écart de la rive soit par des bouées soit par des pontons ou autres plateformes flottantes.

La rive gauche détient la majorité des ports. Contrairement à Genève la rade n'est pas unitaire et ne forme pas un port unique délimité par deux jetées. Les installations portuaires sont placées sur la rive gauche alors que la rive droite profite majoritairement de balades et de programmes touristiques. Une exception déroge à cette règle, le KKL de Jean Nouvel placé sur la rive gauche fait face aux palaces et étend les balades touristiques sur la rive gauche jusqu'au Inseli Park. Ce dernier forme une limite entre la nouvelle zone culturelle et le premier port de la rive gauche.

Lucerne à une gare placée à proximité des quais de la rive gauche. Certaines voies de chemin de fer vont d'ailleurs jusqu'à un port qui permet de transborder les marchandises provenant du lac sur le rail. Contrairement à Genève, Lucerne a positionné sa gare de manière à former une complémentarité entre les transports lacustres et ferroviaires. Une vision que Genève a abandonné pour embellir ses quais lors de la révolution radicale du XIX^e siècle.

Les deux rivages sont très différents. La rive gauche est «fonctionnelle» alors que la rive droite est «culturelle». La première détient une grande quantité de programmes portuaires, sportifs et de loisirs liés par un chemin parfois accidenté. Alors qu'en face, la rive droite possède un alignement de palaces souligné d'une large promenade arborée et rectiligne. Cette dernière mène au Musée des transports de Lucerne quelques centaines de mètres plus loin. Contrairement à Genève, le tracé de la promenade touristique n'embrasse pas entièrement celui de la rade. Elle s'efface rapidement sur la rive gauche après le KKL et laisse place à des parcs, des criques naturelles transformées en port ou des plages publiques au rivage plus sinueux.

Les espaces verts au bord du lac sont en plus grand nombres qu'à Genève alors que la ville est plus petite. Comme a Zurich, au fond de la rade, des bains offrent un accès facilité à l'eau au cœur de la ville.



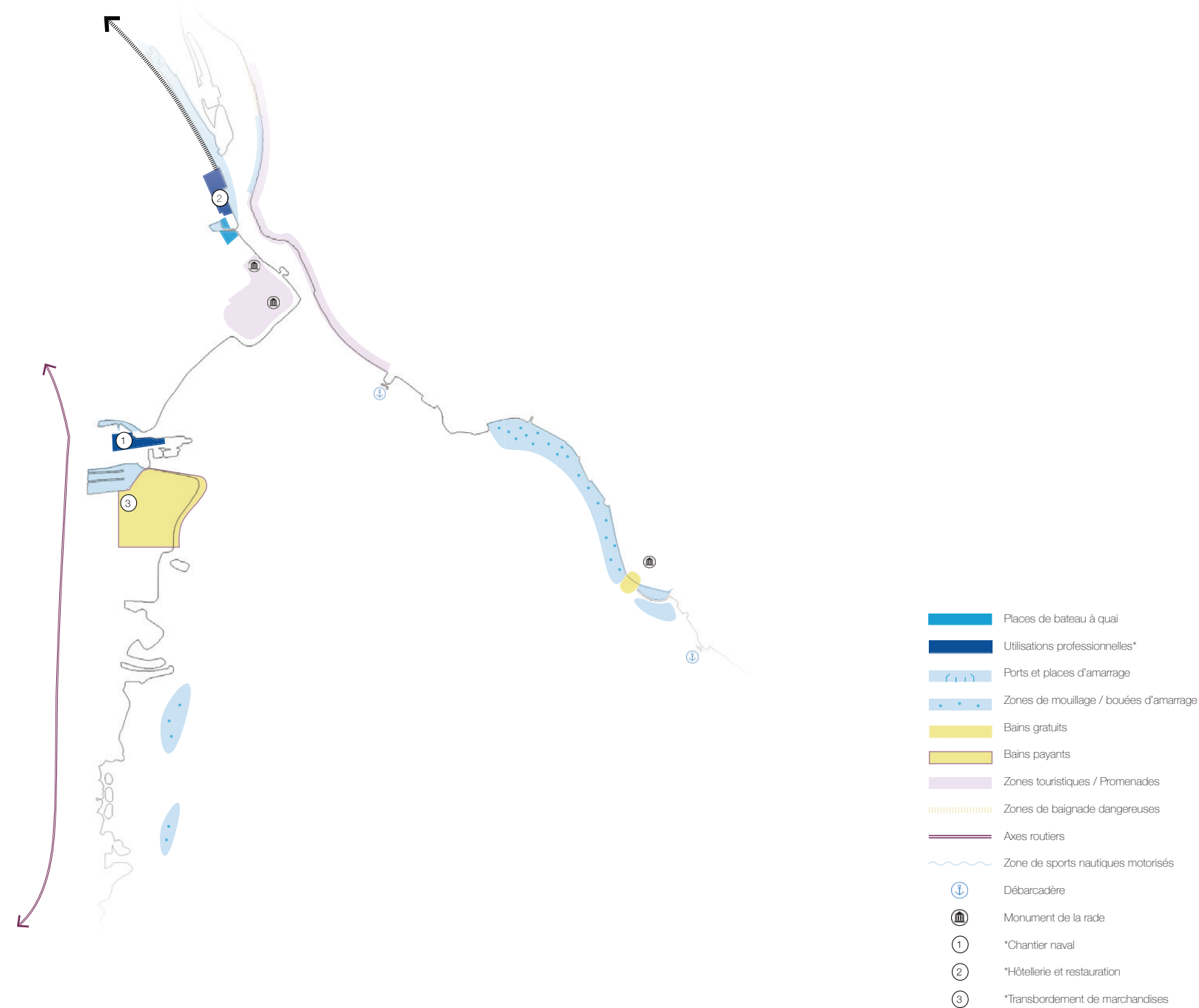
FIG. 69



Rade de Thoune



- Places de bateaux à quai
- Utilisations professionnelles*
- Ports et places d'amarrage
- Zones de mouillage / bouées d'amarrage
- Bains gratuits
- Bains payants
- Zones touristiques / Promenades
- Zones de baignade dangereuses
- Axes majeurs (TI et TP)
- Voies ferroviaires
- Zones de sports nautiques motorisés
- Débarcadères
- Monument de la rade
- *Chantier naval
- *Transbordement de marchandises
- *Hôtellerie et restauration



La rade de Thoune est d'une certaine manière l'antithèse de celle de Genève sur la question de la vision portuaire, du rail et de l'unité.

Thoune est une ville d'une échelle beaucoup plus réduite que Zurich ou Genève. La rade n'est pas le cœur de la ville. Elle est bordée en grande majorité de domaines et de jardins privés pied dans l'eau. Ce découpage du parcellaire entre privé et public ne permet pas aux balades de continuer le long du lac sous la forme d'espace public. Sur la rive droite, la promenade le long de l'Aare est soudainement arrêtée par des parcelles privées. Sur la rive gauche le parc de Shadau est lui aussi encerclé de parcelles privées qui délimitent la fin de la promenade le long de la rive gauche.

La rade de Thoune détient sur cette rive des bains publics qui forment l'un des deux seuls programmes publics de la rive. Sa taille est équivalente à celle de Genève-Plage alors que la ville est franchement plus petite que Genève. Le deuxième espace, plus petit, se situe sur la rive droite à plus de 1,5 km de la promenade le long de l'Aare. Les espaces de natation sécurisés sont déconnectés de la ville. L'accès au lac se fait majoritairement depuis des pontons privés. On peut tout de même reconnaître un avantage à la succession d'espaces privés-publics. Elle évite la superposition anarchique de programmes, elle les sépare. Or cette succession dénature la lecture unitaire des promenades autour de la rade. Les chemins pourtant obligatoires le long du lac sont parfois accidentés par la mauvaise gestion des domaines privés. Ce problème existe aussi autour du lac Léman et son fameux chemin des douaniers qui pourtant est protégé par une loi fédérale de 1926. Elle oblige un droit de passage libre de toutes constructions sur l'ensemble du pourtour du lac sur une largeur de 2 mètres. Dans le canton de Genève 70% des rives sont inaccessibles au public au profit de parcelles privées et leur gestion parfois critiquable.

Contrairement à Genève, Thoune a fait le pari de mutualiser le transport lacustre et ferroviaire. L'émissaire de la rade est utilisé comme lieu de transbordement des marchandises vers le rail. En revanche la rade n'est pas ou peu portuaire. Seul un chantier naval doublé d'un petit port marque la rive gauche. Les bateaux privés sont majoritairement amarrés à une bouée au large des jardins privés.

Chapitre 3

Des volontés

Ce chapitre est constitué d’un relevé d’articles journalistiques. Ils forment un indicateur efficace des volontés politiques et populaires. Ces articles sont triés chronologiquement de manière à suivre le fil conducteur de l’évolution des volontés et des critiques de ces deux dernière années.



IRENE, Languin. 16.05.2014. «La rade mérite-t-elle un concours d'idées?» Tribune de Genève.
site internet URL:

<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/rade-meritetelle-concours-idees/story/16491690>
(consulté le 18. 11.15)

La rade mérite-t-elle un concours d'idées?

La Ville espère redonner belle FIG.ure aux promenades autour du lac. Elle a demandé un crédit de 450'000 francs au Municipal pour lancer un concours d'idées. Mandater des architectes plutôt que de proposer un plan de réaménagement concret agace des élus, qui dénoncent un manque de vision !

Dans l'histoire genevoise, les projets pour réaménager la rade n'ont jamais manqué. Mais peu ont abouti et les bricolages successifs ont donné à ce joyau paysager au cœur de la Cité une tournure urbanistique désolante, de l'avis de beaucoup.

Les autorités de la Ville souhaitent remédier à cette déconfiture urbanistique. Sous la houlette des magistrats Rémy Pagani et Guillaume Barazzone - lequel veut faire de l'aménagement de la rade «une priorité politique» -, les autorités aimeraient lancer un concours d'idées et de projets en vue de réaménager les accès au Léman sur un secteur s'étendant de la Perle du Lac à Baby- Plage en passant par le barrage du Seujet et l'Île Rousseau.

Pour mener à bien ce plan, l'Exécutif a donc demandé au Conseil municipal un crédit de 450'000 francs.

Si l'assemblée délibérative a accepté d'étudier la chose en commission, de nombreux élus ont vertement critiqué la proposition, la qualifiant d'électoraliste. Pourquoi mandater des architectes pour mener d'énigmes et coûteuses études alors qu'une pléthore de projets sommeille dans les tiroirs? A gauche comme à la droite de la droite, on juge scandaleux que les magistrats n'aient pas réfléchi à des plans plus concrets pour le site.

Trois personnalités défendent leur point de vue.

*Guillaume Barazzone, Conseiller administratif de la Ville de Genève (PDC),
Département de l'environnement urbain et de la sécurité:*

Avec mon collègue Rémy Pagani, je défends un concours d'idées pour la rade parce que nous devons arrêter de faire du bricolage. Nous ne pouvons plus continuer à jouer au Lego sans savoir ce que nous voulons construire. Affranchissons-nous des clivages partisans, mettons de côté le flot d'intérêts particuliers et restons centrés sur l'intérêt général. La rade est trop belle pour la laisser aux seuls politiciens et aux lobbys. Il est impératif que les meilleurs architectes puissent nous livrer un regard dépassionné et professionnel.

Nous avons déjà établi un cahier des charges. Objectif: définir par exemple des lignes directrices en matière de promenade, de circulation des vélos, d'accessibilité à l'eau et de végétalisation. Ce plan doit être compatible avec le projet de plage aux Eaux-Vives, un projet qui a le soutien complet du Conseil administratif.

Dans le concours qui sera lancé, nous demanderons également aux candidats, outre les lignes directrices, d'élaborer déjà un projet concret qui sera prêt à être réalisé. Cela constituera la première étape d'un plan d'action cohérent qui nous évitera de naviguer à vue.

Morten Gisselbaek, Conseiller municipal Ensemble à Gauche:

La rade est un lieu splendide et magique, qui appartient à toutes et tous. Les nombreuses critiques qui lui sont faites sont-elles fondées? Un réaménagement de l'ensemble est-il vraiment souhaitable? Est-elle devenue affreuse au point d'en devenir une «priorité politique»?

Le Conseil administratif aurait pu présenter un avant-projet pour le réaménagement de la rade, ou de certaines parties de celle-ci, en ouvrant un véritable débat public.

En privilégiant un concours d'architecture sur l'ensemble il prend le risque de fixer le projet, avec la caution des «experts», avant même d'en avoir débattu les aspects les plus élémentaires avec les usagers. Par exemple: le Jardin anglais est-il devenu ringard? La Perle du Lac doit-elle devenir une plage? La présence dans la ville de pêcheurs, de bateaux, de grues pour les sortir de l'eau, de dériveurs sur les quais et de gens qui y travaillent est-elle une gêne ou une richesse?

En voulant arriver à une solution déterminée entre experts pour l'avenir de ce lieu emblématique, on risque bien de lancer dans l'eau douce de la rade un véritable serpent de mer, si typiquement genevois.

Jacques Pagan, Conseiller municipal UDC:

L'Exécutif de la Ville est-il à court d'idées? Il vient de demander un crédit de 450 000 fr. pour organiser un concours de projets pour la rade. Son acceptation entraînera d'autres dépenses: 2 millions pour les travaux d'étude et 20 millions pour la réalisation.

Le Conseil administratif ne souffle mot de l'aménagement souhaité, alors que, paradoxalement, il parvient à en chiffrer le coût. Il se moque du monde! S'il considère qu'il est indispensable d'investir des dizaines de millions dans cette opération, il doit en indiquer la nature et l'importance, ne serait-ce que pour justifier le choix des experts à mandater; en l'absence de tout cahier des charges, l'exercice est voué à l'échec.

Si l'Exécutif sait ce qu'il veut, on ne voit pas l'utilité pour lui de recourir aux services d'autrui et de renoncer à faire le travail qui lui incombe, ce d'autant que le Municipal lui a donné, en 2007 déjà, la voie à suivre pour régler la question. «Gouverner, c'est prévoir», selon la judicieuse formule d'Emile De Girardin. Pour le Conseil administratif, gouverner, c'est ne rien prévoir. Le fait de vouloir s'en remettre à un concours d'idées est inquiétant pour l'avenir de la Cité: il démontre qu'il n'a pas de vision pour Genève et, pire encore, n'a pas les capacités d'en avoir. (TDG)



FAAS, Jérôme. 25.04.2014. «La Ville veut relancer le lifting de la Rade» 20minutes. site internet URL:

<http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/La-Ville-veut-relancer-le-lifting-de-la-Rade-10478067> (consulté le 15.10.15)

La Ville veut relancer le lifting de la Rade

La mairie joue la carte du concours d'idées. Elle vient de soumettre une demande de crédit au Conseil municipal.

«Hâtez-vous lentement, et sans perdre courage, vingt fois sur le métier, remettez votre ouvrage.» Le Conseil administratif semble avoir fait sienne cette citation du poète Boileau. Après des années de vaines tentatives, le voilà qui s'attelle à nouveau à la refonte des promenades autour du Léman. Sa méthode? Le lancement d'un concours d'idée à destination des architectes et autres urbanistes de la place. Une proposition de crédit de 450 000 fr. vient d'être soumise à cet effet à l'assemblée délibérative.

Un serpent de mer

Voilà huit ans que la rade fait des vagues. En 2006, un crédit pour des baraques de glaciers en laiton est voté. Tollé. Il est retiré en 2008. L'année d'après, les pavillons sont rapprochés de l'eau. En 2010, les actuelles «barcelonnettes» les remplacent. Depuis, plus rien. Parallèlement, le Grand Conseil se prononce en

2009 pour une plage aux Eaux-Vives. En 2013, patatra: la justice annule l'autorisation de construire. Le nouveau projet est maintenant prévu pour 2019.

Éviter le pharaonique et le n'importe quoi

«Les candidats devront dégager une ligne directrice générale, sur la base d'un cahier des charges du type: accessibilité au lac, piste cyclable en U, verdure, etc.», détaille l'élu Guillaume Barazzone, père de l'impulsion avec son homologue Rémy Pagani. Ils rêvent ensuite de greffer sur ce socle des projets concrets. «Deux autres options ont été écartées, précise Guillaume Barazzone. Le projet d'aménagement global, très cher et politiquement irréalisable; et les interventions au coup par coup, portes ouvertes au n'importe quoi.»

«Sortir de l'aménagement du XIXe siècle»

Ce concours, dit l'Exécutif, est complémentaire au projet de plage des Eaux-Vives. Mais il pourra aussi servir si le remblayage lacustre échoue. «Les urbanistes ont l'habitude de travailler sur des options, analyse l'élu Sami Kanaan. Peut-être qu'émergeront de nouvelles idées pour débayer le quai marchand.» «Quoi qu'il advienne, le but est de sortir de l'aménagement du XIXe», explique Rémy Pagani. Soit les activités professionnelles proches de l'eau, et les promenades éloignées.

LE TEMPS

FAVRE, Alexis. 07.04.2015. « La plage des Eaux-Vives est relancée » Le Temps. site internet URL:

<http://www.letemps.ch/suisse/2015/04/07/plage-eaux-vives-relancee> (consulté le 21.10.15)

La plage des Eaux-Vives est relancée

L’Etat et le WWF ont trouvé un terrain d’entente. Un nouveau projet sera présenté au mois de juin. La plage des Eaux-Vives refait surface

Un serpent de mer (ou plutôt de lac) ressuscite au lendemain de Pâques. Le Conseil d’Etat genevois et le WWF ont trouvé un compromis pour débloquent le projet de plage publique aux Eaux-Vives, a révélé mardi la RTS. «Nous sommes en train de consolider un nouveau projet, auquel le WWF ne s’oppose plus, confirme Luc BARTHASSAT, ministre cantonal en charge de l’Environnement, des transports et de l’agriculture. Nous devrions le présenter au mois de juin.»

Liée à l’agrandissement du port de la Nautique, la plage publique des Eaux-Vives était au point mort depuis longtemps. Un premier projet, lancé en 2007, avait recueilli l’unanimité au Grand Conseil en 2009 et obtenu un crédit de 61 millions de francs. Un an plus tard, l’autorisation de construire était délivrée. Mais, opposé au remblai prévu par le projet – un parc public devait être créé entre la plage et le quai –, le WWF avait fait recours et obtenu gain de cause en 2013, faisant capoter l’ouvrage.

Présenté aux associations à l’automne 2014, le nouveau projet, inspiré d’une variante proposée en 2012 par le WWF, «va désormais dans le bon sens, estime Françoise Chappaz, secrétaire régionale de l’association écologiste. Parce qu’il prévoit la création d’une lagune.» Lors d’une rencontre organisée en février avec le Conseiller d’Etat, le WWF a pu faire les observations qu’il souhaitait. «Pour l’essentiel, nous avons été suivis, nous attendons désormais l’étude d’impact», poursuit Françoise Chappaz.

Au plus tôt en 2019

La nouvelle mouture prévoit une lagune entre le quai Gustave-Ador et la digue sur laquelle la plage sera aménagée, qui reliera Baby-Plage au port agrandi de la Nautique. Une roselière sera créée dans la lagune, ce qui satisfait aux exigences du WWF. «La surface de plage ne diminuera pas par rapport au projet initial, explique Luc Barthassat. En revanche, la surface prévue pour le parc public sera quelque peu réduite et deviendra une zone nature qui protégera les plaisanciers de la route.»

Alors que le premier projet devait être inauguré en 2012, la nouvelle plage ne verra pas le jour avant 2019. Un retard qui, à entendre le magistrat comme le WWF, aurait pu être évité: «En quatre ans, nous n’avons jamais pu rencontrer Michèle Künzler [prédécesseur de Luc Barthassat] pour parler du projet, déplore Françoise Chappaz. On a donc perdu beaucoup de temps.» «Je ne comprends pas pourquoi ils n’ont pas pu se rencontrer plus tôt, abonde Luc Barthassat. Mais l’essentiel est maintenant que nous tirions tous à la même corde pour aller de l’avant.»

Président de l'Association des amis de la plage des Eaux-Vives, Guillaume Saouli se réjouit de «ce compromis, qui semble être le plus consensuel. Si le projet se débloque, toute la rade sera gagnante, tant en matière de qualité de vie que de biotope, puisque les bateaux et les chantiers navals qui sont actuellement entre le Jardin anglais et Baby-Plage pourront être évacués.»

Mais Guillaume Saouli reste prudent: «A priori, le projet de loi adopté par le Grand Conseil devrait rester valable, mais je ne serais pas surpris qu'il faille voter des crédits supplémentaires.» En plus, ajoute-t-il, «entre les mises à l'enquête et l'attribution du marché public, c'est un long processus qui commence. Nous sommes à Genève... au mieux, les travaux pourront commencer en 2019.» (LE TEMPS)



△ FIG. 70: Le premier projet, lancé en 2007, avait recueilli l'unanimité au Grand Conseil en 2009. Le WWF avait fait recours et obtenu gain de cause en 2013.



△ FIG. 71: Présenté aux associations à l'automne 2014, le nouveau projet, est inspiré d'une variante proposée en 2012 par le WWF. L'Etat et le WWF ont trouvé un terrain d'entente.

LE TEMPS

FRANCEY, Olivier 19.07.2015. «L'opportunité de réaménager la rade de Genève est unique». Le Temps. site internet URL:

<http://www.letemps.ch/suisse/2015/07/19/guillaume-barazzone-opportunite-reamenager-rade-geneve-unique> (consulté le 12.09.15)

Guillaume Barazzone: «L'opportunité de réaménager la rade de Genève est unique»

Alors que le canton de Genève s'active sur le dossier de la plage des Eaux-Vives, la Ville tergiverse. Le magistrat Guillaume Barazzone veut relancer un concours d'idées pour réaménager les quais

Il y a une année, le magistrat démocrate-chrétien Guillaume Barazzone voit son ambition de procéder à un vaste réaménagement de la rade s'écrouler. Son vœu de lancer un concours «d'idées et de projets» essuie un refus du Conseil municipal. Les bateaux qui squattent toujours les quais et le chantier naval peuvent dormir sur leurs deux oreilles. Aujourd'hui, alors que le canton s'apprête à aller de l'avant sur la réalisation d'une vaste plage aux Eaux-Vives, la municipalité, elle, tergiverse toujours. Mais le Conseiller administratif n'a pas dit son dernier motor. Lui et son collègue Rémy Pagani comptent bien revenir à la charge pour convaincre les élus qu'une fenêtre d'opportunité est en train de s'ouvrir.

Le Temps: Comment expliquez-vous le refus de votre concours d'idées?

Guillaume Barazzone: Il y a eu peut-être trop d'empressement de notre part. Nous aurions dû probablement expliquer davantage la démarche et en discuter plus abondamment avec les Conseillers municipaux. Ensuite, le contexte politique n'était pas optimal, à la veille des élections municipales. Enfin, certains élus ont eu le sentiment que valider une dépense de 450000 francs revenait forcément à dépenser 20 millions ultérieurement, ce qui n'était pas le cas.

– Presque un demi-million de francs pour un concours, la facture n'était-elle pas trop salée?

– Mais nous parlons de l'un des joyaux de ce canton! Il est très complexe de réaménager un tel lieu tant les usages et les contraintes sont nombreux. Et on ne peut pas laisser le réaménagement de la rade à n'importe qui. Si nous voulons les meilleurs architectes ou urbanistes, ce montant est raisonnable. Je rappellerai qu'à peu près tous les partis placent systématiquement le réaménagement de la rade dans leurs programmes politiques.

– Vous auriez aussi pu ne lancer qu'un simple concours d'idées...

– Cela coûterait effectivement moins cher. Mais le risque est de se retrouver avec de belles idées qui dorment dans nos tiroirs sans qu'aucun projet ne sorte de terre.

– *Alors que le canton s’active sur son projet de plage des Eaux-Vives, la Ville de Genève va-t-elle risquer de manquer l’opportunité de réaménager ses quais?*

– *Le projet de plage aux Eaux-Vives, qui pourrait voir le jour en 2019, et le réaménagement projeté du site du Vengeron sont des opportunités uniques à saisir. Ils permettront de déplacer par exemple les chantiers lacustres, qui n’ont rien à faire sur les quais. Je crains que si nous ne faisons rien maintenant, rien ne se fera jamais. Preuve en est, aucun aménagement n’a été réalisé autour de la rade depuis 1936. Le Conseil administratif compte revenir devant les Conseillers municipaux pour leur demander quelles sont les variantes qui pourraient recueillir leur adhésion. Ensuite, il s’agira de réunir la Ville et le canton autour de la table pour dégager une vision globale, et de consulter d’autres parties prenantes.*

– *Quelle est votre vision idéale de la rade de 2020?*

– *Le rôle du Conseil administratif est de fixer des objectifs. Nous souhaitons rendre les quais à la population et aux touristes. La rade doit être adaptée aux besoins d’une ville moderne. Ce lieu doit notamment favoriser la convivialité, la promenade, la détente, la mobilité douce pour les piétons et les vélos et, si possible, la baignade. L’aménagement proposé doit être complémentaire à celui de la plage des Eaux-Vives. Cela dit, nous ne voulons pas être trop dirigistes. C’est aux architectes ou urbanistes de faire des propositions concrètes et de révéler le potentiel de ce lieu. Nous ne voulons pas passer à côté d’idées que nous n’aurions pas eues.*

– *Vous avez quand même quelques envies?*

– *La ville doit être plus tournée vers son lac avec des quais favorisant les rencontres. A titre d’exemple, on peut imaginer de conserver la cabane des pêcheurs et d’y organiser un marché aux poissons. On peut aussi imaginer créer des espaces de détente, d’autres dédiés aux sports, rassembler quelques petits bistrots dans un même espace et surtout redonner l’accès à l’eau pour les baigneurs, avec des échelles, des pontons, à l’image de ce qu’a fait Zurich avec ses «Badi».*

– *Les Fêtes de Genève viennent de s’ouvrir. Vous les aviez traitées de «manifestation sentant la naphthaline». La Ville de Genève va-t-elle reprendre son contrôle?*

– *Il n’en a jamais été question. Le Conseil administratif souhaite notamment que l’emprise sur le domaine public et les pelouses soit moins importante. L’environnement naturel et la rade doivent être mieux respectés et mis en valeur. Nous sommes en contact depuis plusieurs mois avec Genève Tourisme, qui réfléchit à l’avenir des Fêtes. Nous avons convenu de ne pas en parler publiquement. (LE TEMPS)*

MOULIN, Marc. 23.07.2015. «La plage des Eaux-Vives sera soumise à l'avis des Genevois» Tribune de Genève. site internet URL:

<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/plage-eauxvives-soumise-avis-genevois/story/14103998> (consulté le 17. 11.15)

La plage des Eaux-Vives sera soumise à l’avis des Genevois

Baignade et navigation: Le projet révisé d’extension portuaire et de site balnéaire sera mis à l’enquête publique en août.

La baignade gratuite sur une grève à aménager entre Baby Plage et le Port-Noir, ce sera pour l’été 2019. Le Conseil d’Etat a fixé ce cap mercredi en prenant acte du projet révisé de plage publique des Eaux-Vives. Première étape: les plans retouchés seront mis à l’enquête publique en août et septembre. «Tout un chacun peut prendre connaissance du projet et soumettre ses observations», précise le Conseil d’Etat dans un communiqué publié jeudi matin.

Les Conseils municipaux concernés (Cologny et Ville de Genève) seront appelés à se prononcer en fin d’année, tandis que le processus sera lancé en vue de l’obtention d’une autorisation de construire. L’an prochain, le Grand Conseil devra à son tour se pencher sur deux objets afférents: le plan d’affectation ainsi qu’une révision de la loi sur la protection des rives du lac.

Lancé en 2009, le projet initial de plage et d’extension portuaire a buté sur des oppositions portant notamment sur l’étendue, jugée exagérée, des emprises sur les fonds lacustres. Les opposants ont eu gain de cause en justice en juin 2013. Le tribunal a estimé que les mesures de planification prises par l’Etat s’avéraient insuffisantes pour un projet de cette ampleur. Le Canton s’est donc employé depuis à consolider son dossier et à chercher un accord avec le WWF, FIG.ure de proue des oppositions.

Ce printemps, un terrain d’entente a été trouvé. Le projet rectifié réduit considérablement (presque de moitié) l’ampleur des remblais sur le lac, en prévoyant un plan d’eau entre la future grève et le quai actuel ainsi que la construction sur pilotis de certains ouvrages et édifices. L’emprise lacustre des aménagements de Genève-Plage et du port de la Nautique a, de plus, été rétrécie. L’aménagement du quai actuel devrait par ailleurs être préservé.

Partant de la rive actuelle, en bordure de Baby Plage, la nouvelle grève rejoindra la digue de la nouvelle extension portuaire par un tracé oblique par rapport au quai actuel. Cette plage mesurera 460 m de long sur 65 m de large et sera séparée du quai par une lagune de 1,8 hectares, enjambée par une passerelle piétonne. Le nouveau port comportera 226 places d’amarrage, 245 places pour dérivateurs et 6 cabanes pour les pêcheurs professionnels. Le projet doit permettre de désencombrer et requalifier les quais du centre-ville, tout en contribuant à réduire l’actuelle pénurie d’accès au lac pour les baigneurs (estimée à 2 km de rives accessibles, selon une comparaison intercantonale) et la carence d’abris portuaires pour les navigateurs (le besoin est estimé à 1160 places d’amarrage). (TDG)

Dethurens, Chloé. 28.10.2015. «En Ville, la plage des Eaux-Vives passe une première étape» Tribune de Genève. site internet URL:

<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/ville-plage-eauxvives-premiere-etape/story/19186194?track>

En Ville, la plage des Eaux-Vives passe une première étape

Le Municipal a accepté d'étudier la modification de la Loi sur la protection générale des rives du lac, qui permettra la construction de l'espace de détente.

Le dossier de la plage des Eaux-Vives avance. Mardi soir, les élus de la Ville de Genève ont accepté d'étudier en commission la modification de la Loi sur la protection générale des rives du lac, à l'unanimité moins 9 abstentions d'Ensemble à Gauche. Tout comme celui de Coligny, le Municipal de la Ville est effectivement censé donner un préavis sur cette procédure administrative, qui permettra l'édification de la plage, d'un port public et de l'extension de celui de la Nautique entre Baby-Plage et le Port-Noir. Le projet est prévu pour 2019.

Les élus se pencheront sur un projet remanié, moins ambitieux que sa version initiale proposée en 2009. En effet, plusieurs opposants, dont le WWF, jugeant l'emprise sur les fonds lacustres trop importante, ont fait recours et obtenu gain de cause auprès du Tribunal fédéral en 2013. Ce printemps, un accord a été trouvé grâce à la réduction presque de moitié de l'envergure des remblais. Divers

autres aménagements, comme la création d'un plan d'eau entre la grève et le quai, l'installation sur pilotis de certains ouvrages ou la réduction de l'emprise des aménagements de Genève-Plage et du port de la Nautique, ont été décidés. Le quai sera lui aussi protégé.

Le projet a reçu un écho favorable au sein de l'hémicycle de la Ville de Genève. «Il est équilibré, reconnaît le socialiste Sylvain Thévoz. Je me réjouis notamment que l'initiative qui visait à sanctifier les rives du lac (ndlr: «Sauvons nos parcs au bord du lac») n'ait pas empêché le devenir de la plage.» Mais certains restent prudents. L'UDC, notamment, pose la question de la circulation aux abords de la plage. Le MCG, lui, s'inquiète du financement. La réduction de l'ampleur du projet fait aussi des déçus. «Je regrette qu'il soit amputé d'un magnifique parc. A Genève, quelques grincheux choisissent toujours de bloquer les projets plutôt que d'améliorer la qualité de vie des citoyens», tonne la PDC Marie Barbey.

L'Exécutif, favorable au projet, souhaite toutefois maintenir le protocole d'accord signé en 1974, qui règle notamment les questions d'entretien, d'utilisation du domaine public ou d'enlèvement des déchets. «Je vous demande d'auditionner de manière importante l'Etat de Genève», a Conseillé le magistrat en charge de l'Aménagement et des Constructions, Rémy Pagani, au Municipal.

La plage mesurera 460 m de long sur 65 m de large. Une lagune de 1,8 hectare dotée d'une passerelle piétonne la séparera du quai. Pas moins de 226 places d'amarrage verront le jour dans le nouveau port, en plus de 245 places pour dériveurs et 6 cabanes destinées aux pêcheurs professionnels.

La prochaine étape du projet se déroulera l'an prochain, lorsque le Grand Conseil se prononcera sur le plan d'affectation et sur la révision de la Loi sur la protection des rives du lac, soumise aux élus mardi. (TDG)

Tous ces articles, plus ou moins récents (moins de deux ans), d’orientations diverses, s’accordent sur un fait: les aménagements de la rade ne correspondent plus aux usages actuels des citoyens.

Au milieu de l’année 2014, deux courants de pensée se distinguaient. L’un défendait un concours d’idées pour la rade alors que l’autre soutenait qu’en absence de cahier des charges ce concours était voué à l’échec. En parallèle, le projet de Eaux-Vives-Plage, qui avait connu un refus du WWF en 2013, se modifiait jusqu’à trouver, au printemps 2014, un terrain d’entente avec l’ONG.

En octobre 2015, après une mise à l’enquête publique ouverte au genevois, les élus de la Ville de Genève ont accepté d’étudier en commission la modification de la Loi sur la protection générale des rives du lac pour permettre à ce projet de voir le jour en 2019. Certains acteurs politiques restent cependant sceptiques. Ils se posent la question soit du financement soit de la circulation aux abords de la plage ou encore de l’impact environnemental d’un tel projet.

Malgré les craintes de certain, ce projet donne une véritable impulsion à une probable nouvelle vision de la rade. Le concours d’idées et de projets défendu par Guillaume Barazzzone et Rémy Pagani, très critiqué à ses débuts trouve une fenêtre d’opportunité avec le projet d’Eaux-Vives-Plage et l’intention de modification de la Loi sur la protection générale des rives du lac. Il prend une nouvelle tournure, il deviendrait un concours uniquement d’idée et non de projet. Il aurait pour but de définir les lignes directrices en matière de promenade, de circulation des vélos, d’accessibilité à l’eau, de végétalisation et devrait être compatible avec le projet de plage aux Eaux-Vives.

Le concours d’idées aurait la capacité de répondre aux questions que se pose l’ensemble de la classe politique quant aux stratégies à adopter et au cahier des charges à définir.

Le concours d’idées vise donc à définir des stratégies plutôt que de fixer un ou des projets avant même d’avoir établi un cahier des charges.

Eaux-Vive-Plage serait-il le point de départ d’un long processus de mutation? La révolution radicale du XIX^e siècle avait transformé le plan d’eau en une rade portuaire, unitaire et vouée à la contemplation. Le XXI^e siècle va-t-il, sous l’impulsion de Eaux-Vives-Plage, transfigurer l’identité de cet espace en un réel lieu de détente, de loisir et de baignade ?

«*Quoi qu’il advienne, le but est de sortir de l’aménagement du XIXe*», soit les activités professionnelles proches de l’eau, et les promenades éloignées.» explique Rémy Pagani au journal la Tribune de Genève.¹

Le moyen pour y arriver n’est pas encore certain mais ce qui est sur c’est que deux options sont écartées. «*Le projet d’aménagement global, très cher et politiquement irréalisable; et les interventions au coup par coup, portes ouvertes au n’importe quoi.*» précise Guillaume Barazzzone.²

Les volontés politiques et populaires sont bien réelles. Hormis une minorité de la classe politique qui ne voient pas là une priorité, la majorité s’entend pour débloquer la situation qui ne peut plus durer du côté des utilisateurs. Pour convaincre les perplexes, il suffit de rester une après-midi d’été sur les pelouses le long du quai Gustav-Ador pour comprendre que la situation met en péril la sécurité même des usagers et qu’elle est belle et bien une priorité. Les genevois s’accumulent par centaines sur les quelques pelouses qui longent le quai car Baby-Plage n’a pas la capacité d’accueillir autant de monde. Ces derniers se baignent dans une zone d’eau interdite à la baignade, réservée aux sports nautiques. Les jeunes gens se retrouvent parfois pour jouer au ballon comme ils le feraient à la plage mais le font sur une bande de pelouse étroite à côté d’une route où des véhicules roulent à 60 km/h. «*Une tournure urbanistique désolante, de l’avis de beaucoup.*»³

¹ R. Pagani dans un article de FAAS, Jérôme. 25.04.2014. «La Ville veut relancer le lifting de la Rade» 20minutes.

² G. Barazzzone dans un article de FAAS, Jérôme. 25.04.2014. «La Ville veut relancer le lifting de la Rade» 20minutes.

³ IRENE, Languin. 16.05.2014. «La rade mérite-t-elle un concours d’idées?» Tribune de Genève.

Chapitre 4

Vision 2030

Ce dernier chapitre traite plus particulièrement des questions suivantes : les espaces publics autour de la rade, son accessibilité et l'évolution du centre-ville. Les deux premières thématiques sont traitées au moyen de cartes produites grâce au système de géodonnées téléchargeables du canton de Genève (SITG - Le territoire à la carte). La dernière thématique, celle de l'évolution du centre-ville, est traitée grâce aux stratégies des différents plans directeurs pour 2030 et aux objectifs de la métropole lémanique afin d'intégrer la rade dans un scénario futur aux enjeux plus vastes.

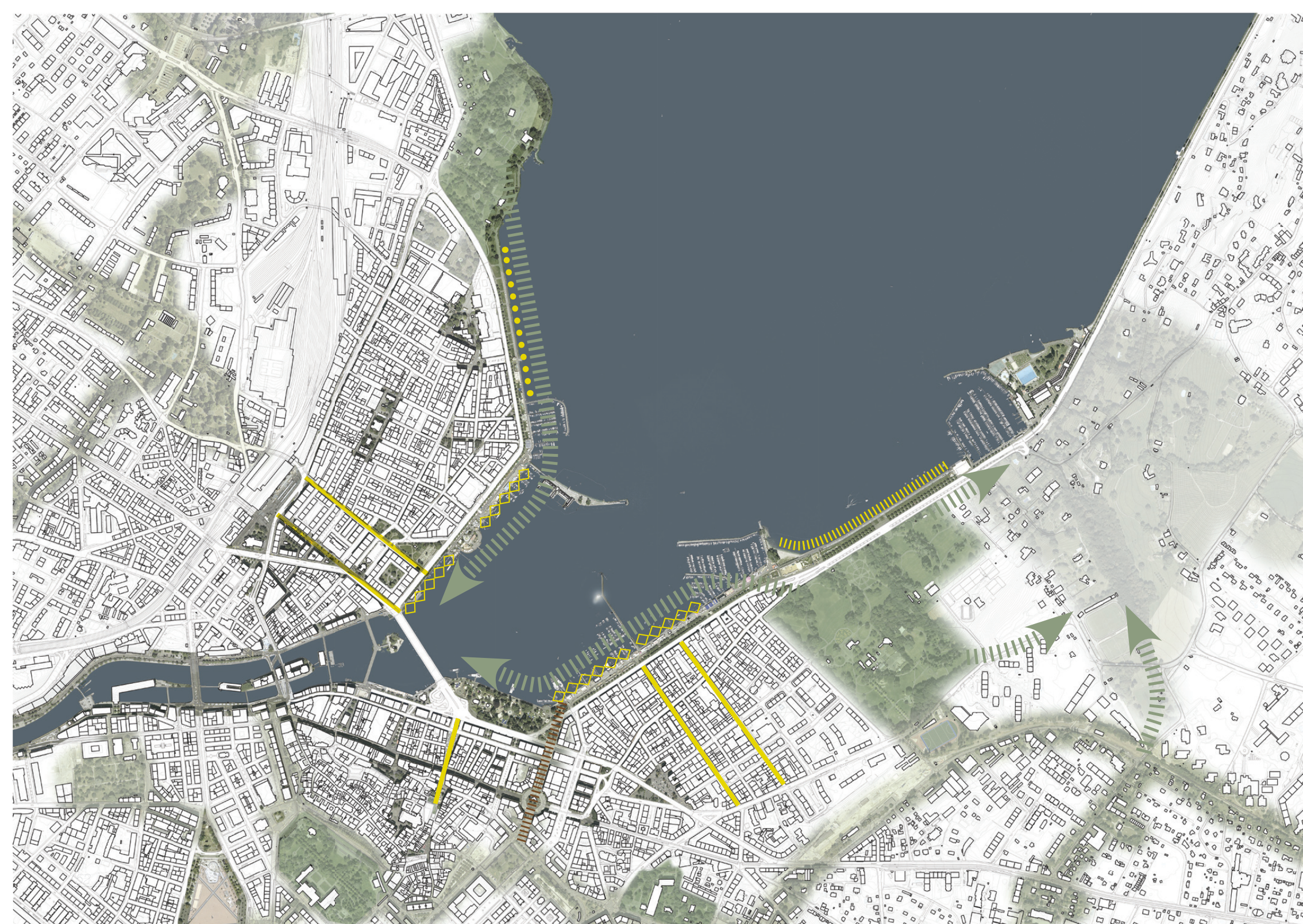


FIG. 72



FIG. 73: Concours d'aménagement d'espaces publics : Rond-Point de Rive et rue Pierre-Fatio à Genève

Espaces publics et espaces verts

L'objectif du Canton est d'équilibrer l'urbanisation en accompagnant la croissance urbaine par le développement d'un maillage d'espaces verts et publics.

L'accroissement de l'offre d'espaces de ce type participe aux différents besoins en matière de cadre de vie de la population actuelle et future. De plus, ce maillage permet la diversification paysagère de l'espace urbain grâce à une succession de différentes typologies d'espaces. Ces derniers permettraient d'enrichir le patrimoine non bâti et contribueraient à l'identité de la ville. Ils promeuvent la biodiversité, la nature en ville et s'adaptent particulièrement bien aux besoins de la mobilité douce.¹

Les quais de la rade peuvent participer activement à cette vision. Les promenades bordant la rade ont la possibilité d'entretenir un rapport plus étroit avec les espaces publics du centre-ville. Certaines échappées visuelles connectées à la rade pourraient générer des mails piétons qui tisseraient de nouveau type de liens avec les espaces publics à proximités (FIG. 72).

Les zones à valoriser autour de la rade sont des projets aux potentiels uniques qui participent au développement du maillage d'espaces verts autour du lac mais surtout au cœur de la ville. Ces zones à valoriser définies par le Plan Directeur Cantonal 2030 sont d'autant plus symboliques qu'elles se situent dans l'axe des échappées visuelles des rues du centre-ville. Ces dernières ont le potentiel d'initier une nouvelle forme de rapport visuel avec le plan d'eau et répondraient à de nouveaux usages liés à mobilité douce tout en réintroduisant la biodiversité au cœur de la cité.

¹ Conseil d'Etat. 2015. «PDCn 2030, Document A10, développer le réseau des espaces verts et publics». Ville de Genève

FIG. 74: Systèmes d'arborisation le long des quais de la rive gauche

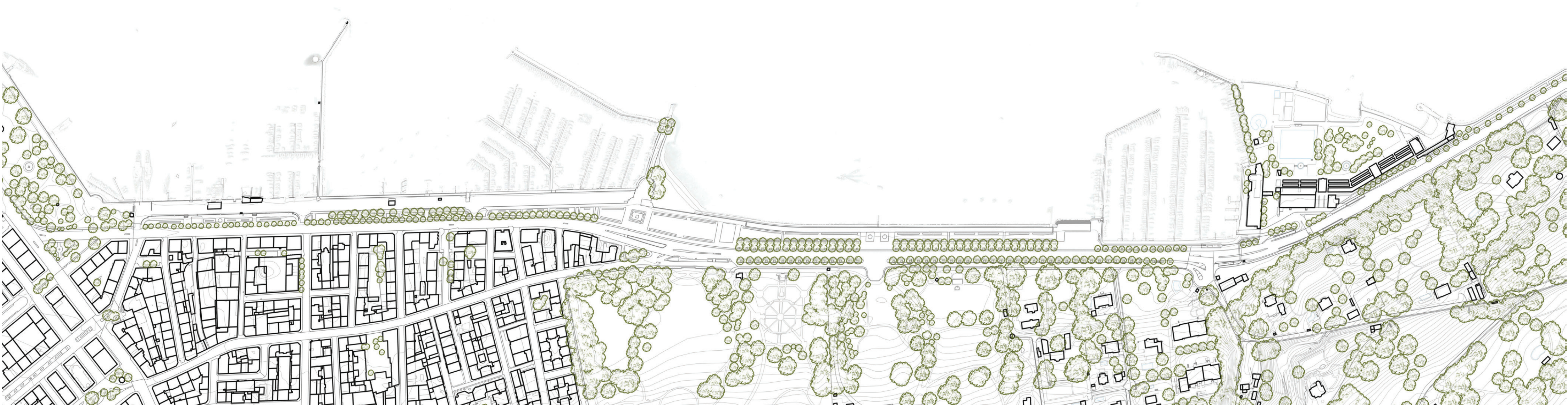
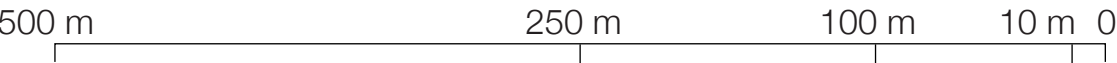




FIG. 75: Systèmes d'arborisation le long des quais de la rive droite

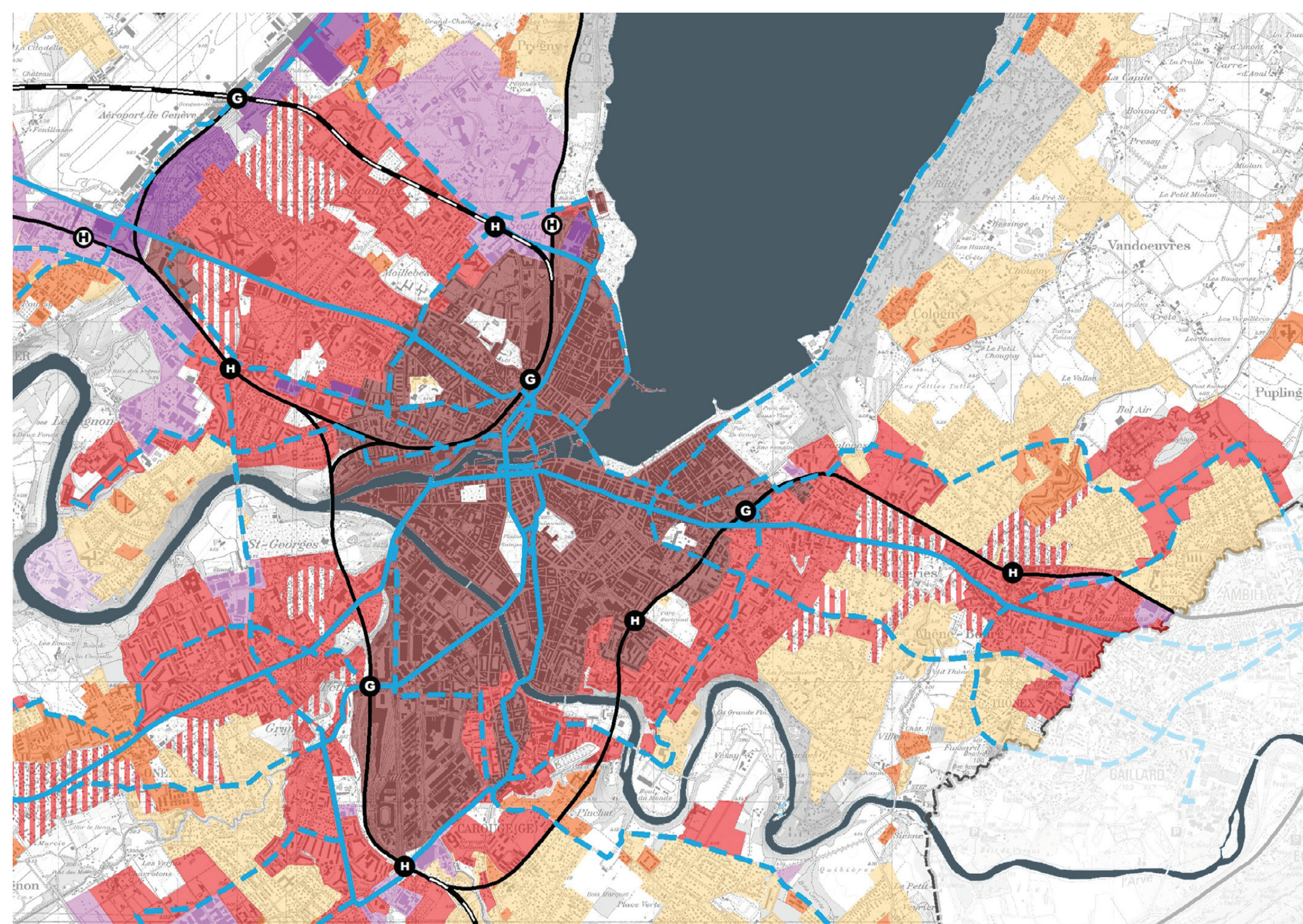


FIG. 78

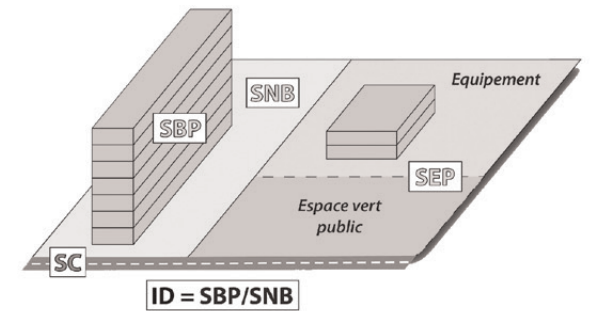


FIG. 79

- Densité intermédiaire à fort : ID minimal = 0,8 à 2,5
- Densité modérée à intermédiaire : ID minimal = 1 à 1,8
- Densité modérée : ID minimal 0,8 à 1
- Grans périmètre de densification
- Densité faible IUS maximal = 0,6
- Périmètre de protection : IUS maximal = 0,2
- Densité intermédiaire : ID minimal = 1,8
- Densité modérée : ID minimal = 1
- Densité faible : ID minimal = 0,6
- Lignes de chemin de fer / complément à étudier
- Gares ou halles / en projet
- Axes forts TC / complément à étudier

Évolution du centre ville

Les objectifs du PDCn 2013 visent à densifier principalement la couronne urbaine en réalisant les potentiels restants. Les effets désirés au travers de cet objectif sont divers. Premièrement, le canton souhaite une densification de secteurs déjà bâtis, contribuant à une utilisation optimale des zones à bâtir et du sol. Deuxièmement, le Grand Conseil désire que ces quartiers rendus denses de manière durable soient réalisés dans des secteurs bien desservis par les transports publics. Par cette dernière volonté, les autorités aspirent à une diminution des atteintes à l'environnement et à la périurbanisation induite par l'étalement urbain et l'augmentation du trafic pendulaire. Ce dernier, tel qu'expliqué précédemment provoque des embouteillages importants sur les quais matin et soir. Cette densification, favorisant une forte prédominance de logements, combiner à un système de transport en commun efficient, permettrait une diminution de la circulation sur les quais grâce à la diminution des pendulaires.

La densification de la couronne urbaine conforterait l'idée de la rade comme centre contrairement à l'étalement urbain qui aurait eu l'effet inverse en développant de nouvelles centralités plus éloignées du «temenos». L'évolution du centre-ville à pour ambition, comme dans le cadre de la densification de la couronne urbaine, une utilisation optimale du sol. Cette volonté se matérialise par exemple dans le projet lauréat du concours d'aménagement d'espaces publics du Rond-Point de Rive (FIG. 73). Il offre aux usagers un aménagement urbain de qualité au profit de la mobilité douce. Ce projet génère une ambiance végétale en continuité avec l'environnement de la rade, plus particulièrement dans le prolongement du quai Gustav-Ador. Il démontre qu'une utilisation idéal du sol au centre ville générerait une synergie entre les quais de la rade et les différents espaces publics à proximité. Un système où les quais seraient un «ring» central de mobilité douce connecté aux espaces publics devenus pôles multimodaux TC. Or cette vision ne peut exister que dans une conception plus large que celle du centre-ville soit : une réduction des pendulaires grâce à une amélioration de Transports TC ainsi qu'une augmentation du nombre de logements, elle-même induit par la densification de la couronne urbaine. Cette dernière serait polarisée par d'autres pôles multimodaux structurant l'ensemble du Grand Genève. Ils permettraient de regagner le rail et donc d'autres agglomérations lémaniques.

▽ FIG. 80: Développement urbain de l'Arc lémanique
Source: OFS - avenir suisse

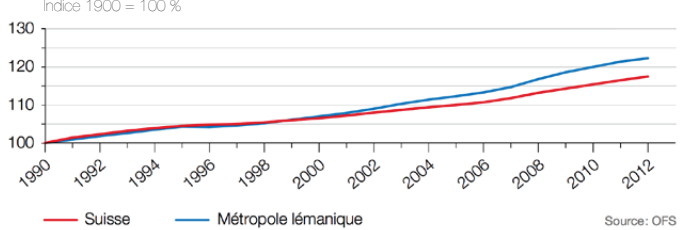
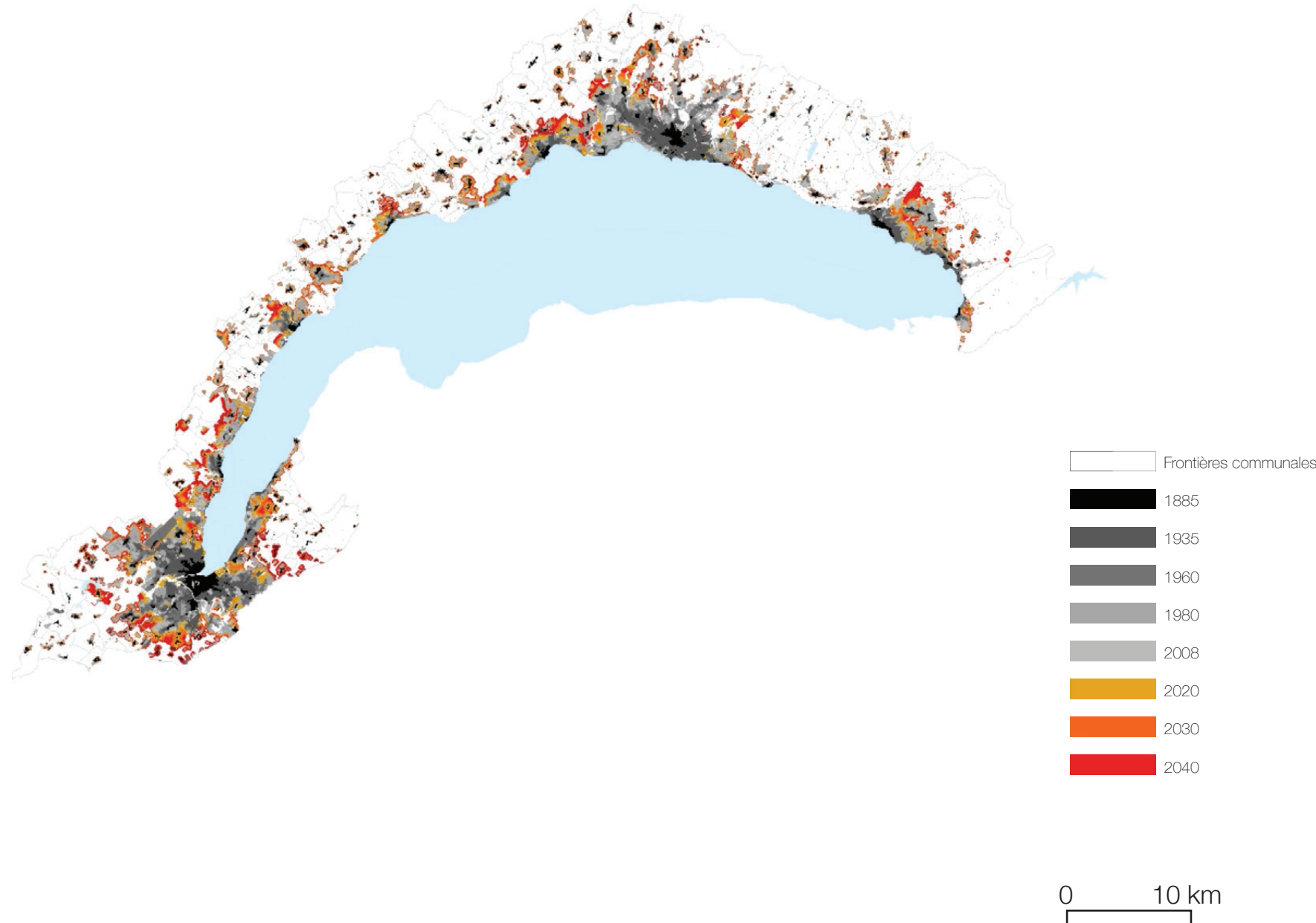


FIG. 81: 1915 - Evolution de la population permanente
Source: OFS

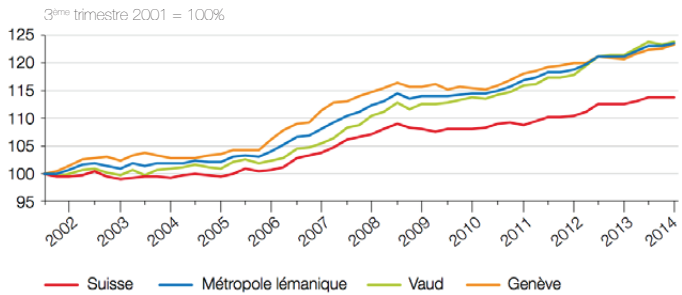


FIG. 82: Indice de l'emploi (secteurs secondaire et tertiaire)
Source: OFS

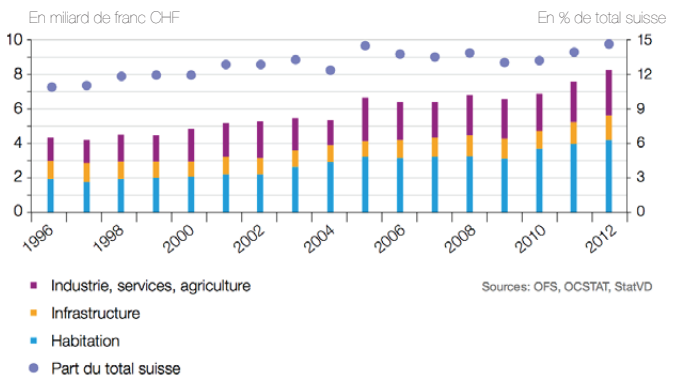


FIG. 83: Investissement dans la construction (Métropole Lémanique)
Source: OFS

La métropole lémanique

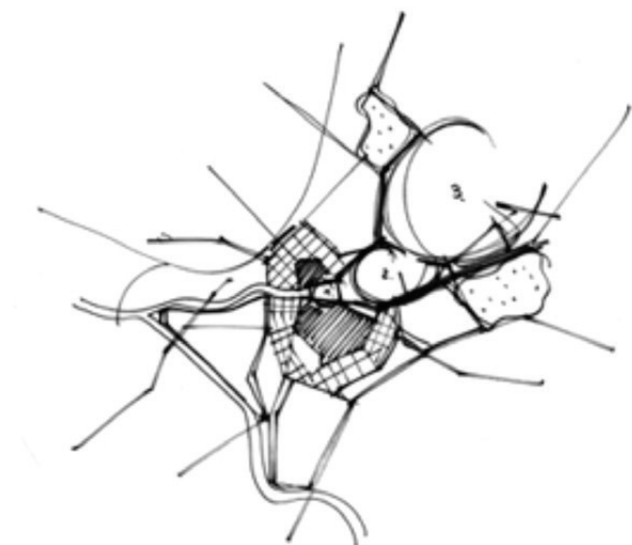
Nous constatons depuis ces dernières décennies que les rives du lac Léman se métamorphosent en une agglomération continue et polycentrique. À l'échelle du lac, on retrouve certains aspects que présente la rade. Cette dernière, tout comme l'ensemble du Léman, forme une scène autour de laquelle une agglomération polycentrique se développe. D'une certaine manière on pourrait concevoir cette organisation à la manière d'une structure «*gigogne*» ou «*fractale*». La métropole lémanique contient plusieurs centralités qui elles-mêmes contiennent des pôles multimodaux qui eux se connectent à des centralités et des espaces publics. Or l'un des points fondamentaux qui les différencie est leur échelle. Cette dernière induit la notion de coalition des cantons sur des visions partagées et des stratégies de développement commun.¹

Ces dernières décennies, l'idée de métropole lémanique a germé dans les consciences et l'imaginaire collectif de la région. La classe politique des cantons de Genève et Vaud ont signé, le 9 novembre 2011, un accord portant sur le développement et la promotion de la métropole lémanique. Cette dernière forme l'un des bassins d'emplois les plus dynamiques d'Europe. Un aspect qu'elle ne doit pas qu'à sa fiscalité (cette dernière n'est pas la plus avantageuse en Suisse). Pourtant, la croissance de l'emploi est supérieure à la moyenne nationale. La région profite d'une multitude d'organisations internationales et de sièges sociaux. Un tissu de PME complète ce pôle économique au rayonnement international. L'un des axes prioritaires sur lesquels portent les objectifs de la métropole lémanique est celui de l'excellence dans les domaines de la santé, de la formation et de la recherche. Des domaines qui favorisent le secteur secondaire et tertiaire et trouve une synergie entre privé et public.

La vision d'une agglomération unie et continue peut être mise en parallèle à la rade devenue unitaire au XIX^e siècle. De manière allégorique, Le développement urbain de la métropole lémanique s'enroule autour du lac comme la Genève du XV^e siècle s'est enroulée autour de la rade.

¹ <http://www.metropolelemanique.ch/docs/26-11-2014-memento.pdf>

▽ FIG. 84: Esquisse schématique d'ensemble de l'aménagement de la rade selon le plan de L. Blotnitzki de 1858



Synthèse d'une rade amplifiée

La rade doit muter afin de répondre aux besoins générés par l'évolution de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Sa mutation en un espace de loisir se confronte à sa morphologie issue d'usages historiques tombés dans la désuétude. Or, les rives doivent s'adapter aux volonters d'aujourd'hui et de demain. La diversité d'usages peut devenir une richesse si ils sont ordonnés de manière logique et harmonieuse sans se péjorer les uns les autres. Ils peuvent valoriser le paysage de la rade en devenant la «vitrine» des usages lacustres. Une redistribution organisée des programmes le long des rives à plus grande échelle permettrait aux quais d'assurer une gestion optimale et sécurisée des besoins. Les activités professionnelles déplacées en dehors de la ville dense se retrouveraient à l'écart des promenades touristiques. Elles libéreraient les quais et laisseraient place à de nouveaux programmes de loisir et de détente tel que Zurich en propose sur les rives de son hypercentre.

Les systèmes de rives et les espaces publics qui les bordent ont le potentiel de participer activement aux stratégies du PDCn 2030. La rade peut reproduire un système ponctué de pôles multimodaux. Elle a le panache en tant qu'élément central et symbole de la ville, de devenir l'une des figures du renouveau du système de transport multimodal à Genève. Chacun de ces pôles pourrait répondre à une demande programmatique et s'harmoniser autour du thème de la mobilité douce. Ainsi la rade pourrait devenir une infrastructure à part entière qui favoriserait les transports en commun, le vélo et les piétons. Elle doit offrir aux pendulaires la possibilité de stopper leur véhicule et de pénétrer dans la ville dense en transport public. L'objectif est ainsi d'optimiser les métriques publiques. Permettant au tissu urbain de se densifier de manière à rejoindre le schéma d'un centre urbain d'une métropole de plus grande ampleur. Un principe que l'on retrouve dans les grandes agglomérations comme Paris, New York ou encore Tokyo. En suivant la croissance de la région lémanique, la rade va s'amplifier et s'accroître. Elle devra répondre à une délimitation encore plus large et une demande croissante des usagers toujours plus nombreux.

¹ <https://www.espaizum.ch/la-rade-amplifie>

Bibliographie

BERGIER, Jean-François. «Le Léman et le homme. In: Le Léman, un lac à découvrir». Office du Livre Fribourg, 1976. 345 p.

BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l'Université Georg et Cie S.A. Genève, 1983. 704p.

BINZ, Louis et co auteurs. «Histoire de Genève» Éditions Pivat/Payot Lausanne, 1974. 406p.

BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA, Bâle,1997. 455 p.

BRULHART, Armandé. «Guillaume Henri Dufour, Génie civil et urbanisme à Genève au XIXe siècle» Payot Lausanne, 1987. 139 p.

XAVIER VAN DER POEL, Cédric. «Le feu au lac: Vers une région métropolitaine lémanique». Edition du tricorné. Genève, 2006. 201 p.

DEONNA, bateliers. «Découvertes romaines à Genève, Indicateur d'antiquités suisses». ETH. Zürich, 1925. 159 p.

de ROULET, Daniel. (photogr: Stephan Torre). «Genève, la rade aux vents». Éditions Slatkine. Genève, 2000. 110 p.

FROMMEL, Bénédict. «Pont de la Machine, analyse historique» archives et conservation du patrimoine architectural de la Ville de Genève, 2008. 11 p.

GONCERUT, Carinne et co auteurs. «Découvrir le Léman: 100 ans après François-Alphonse Forel». Éditions Slatkine. Genève, 1999. 309 p.

KAESER, Marc-Antoine. «Les lacustres: archéologie et mythe national » Presse polytechniques et universitaires romandes. Lausanne, 2004. 144 p.

LOCHER, André. «Les rives du Léman vues du ciel». Editions Favre SA. Lausanne, 2008. 148 p.

LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Éditions Slatkine. Genève, 2007. 251 p.

MOTTET, Louis H. «Histoire Illustrée des Bergues» Société Nouvelle des Bergues. Genève, 1984.100 p.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. «Les confessions. Livre IX» Livre de poche, Hachette. Paris, 1889. Tome 1, pp. 129-172

Articles de presses

FAAS, Jérôme. 25.04.2014. «La Ville veut relancer le lifting de la Rade» 20minutes. site internet URL:
http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/La-Ville-veut-relancer-le-lifting-de-la-Rade-10478067 (consulté le 15.10.15)

FAVRE, Alexis. 07.04.2015. « La plage des Eaux-Vives est relancée » Le Temps. site internet URL:
http://www.letemps.ch/suisse/2015/04/07/plage-eaux-vives-relancee (consulté le 21.10.15)

FRANCEY, Olivier 19.07.2015. «L'opportunité de réaménager la rade de Genève est unique». Le Temps. site internet URL:
http://www.letemps.ch/suisse/2015/07/19/guillaume-barazzone-opportunite-reamenager-rade-geneve-unique (consulté le 12.09.15)

IRENE, Languin. 16.05.2014. «La rade mérite-t-elle un concours d'idées?» Tribune de Genève. site internet URL:
http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/rade-meritetelle-concours-idees/story/16491690 (consulté le 18. 11.15)

MOULIN, Marc. 23.07.2015. «La plage des Eaux-Vives sera soumise à l'avis des Genevois» Tribune de Genève. site internet URL:
http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/plage-eauxvives-soumise-avis-genevois/story/14103998 (consulté le 17. 11.15)

Documentation

BAKKER & BLANC Architectes. «Pavillon de la Rade, Genève : tente nomade en acier» Steeldoc. Zurich. no 2, 2009. 139p.

BARTHASSAT, Marcellin. «La rade, quel accès public à l'eau?». Heimatschutz = Patrimoine, no 104, 2009. 45 p.

BONNET, Claude et co-auteurs. «Les premiers ports de Genève». lap, Unige. Genève, 1989. 87 p.

CHRISTELER, Stéphane. «Morphologie urbaine genevoise en relation avec la rade et le Rhône». Unige. Genève, 2003 189 p.

Conseil municipal. «PR-1114 - Proposition du Conseil administratif du 14 janvier 2015».Ville de Genève, 2015. 38 p.

CORBOUD, et co-auteurs. «La rade de Genève: du glacier aux lacustres» Texte présenté lors de l'exposition, Genève, 10 oct. au 12 déc. 2012 12 p.

DEONNA, bateliers «Découvertes romaines à Genève, Indicateur d'antiquités suisses». ETH. Zürich, 1925. 159 p.

FROMMEL, Bénédict. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24 ETH. Zürich, 2010.123 p.

GALLAY, Alain et CORBOUD, Pierre. «Les stations préhistoriques littorales du Léman. Où en sont nos connaissances ?». ETH. Zürich, 1979. 58 p.

PATTARONI, et co auteurs. «La Plage Publique des Eaux-Vives dans le contexte urbain de Genève et son agglomération». LaSUR, EPFL. Lausanne, 2010. 9 p.

OPPIKOFER, Thierry. «Quais de Genève : un aménagement en rade ?». L'information immobilière no 82. Genève, 2003. 67 p.

ROPP, Emilie. «La rade de Genève et ses bateaux vus des... jetons» Bulletin du Musée d'art et d'histoire. Genève, 2006. 8 p.

SN. «Compétitions». Bulletin technique de la Suisse romande, no 39. ETH. Zürich, 1913. 13 p.

SN. «Prolongement du Quai des Eaux-Vives à Genève». Bulletin technique de la Suisse romande, no 41. ETH. Zürich, 1915. 11 p.

Filmographie

RTS un, viva, Les bains des Pâquis, source documentaire, 46 min 15 sec, 04.10.1998
http://www.rts.ch/play/tv/viva/video/les-bains-des-paquis?id=4228217

RTS un, Couleurs d'été, Genève-Plage: découverte des projets d'aménagement des rives du lac, source documentaire, 3 min 23 sec, 13.08.2010
http://www.rts.ch/play/tv/couleurs-dete/video/ge--geneve-plage-decouverte-des-projets-damenagement-des-rives-du-lac?id=2367233

RTS un, Couleurs d'été, les pêcheurs de la rade de Genève, source documentaire, 3 min 09 sec, 22.07.2011
http://www.rts.ch/play/tv/couleurs-dete/video/geneve--reportage-sur-les-pecheurs-de-la-rade-de-geneve-suivi-du-pecheur-francois-liani?id=3285583

RTS un, Le court du jour, Suisse : Genève en rade, source documentaire, 3 min 05 sec, 25.04.2013
http://www.rts.ch/play/tv/le-court-du-jour/video/suisse--geneve-en-rade?id=4852807

RTS un, Couleurs d'été, Comment rendre les rives du lac Léman aux citoyens?, source documentaire, 7 min 44 sec, 13.08.2013
https://www.youtube.com/watch?v=oZdLnxkVJms

RTS un, Couleurs locale, La réserve de la rade de Genève est d'importance internationale, source documentaire, 5 min 12 sec, 30.01.2014
http://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/la-reserve-de-la-rade-de-geneve-est-dimportance-internationale?id=5572962

Notes en bas de page

N° SOURCE:

► **Problématique**

1 http://www.larousse.fr/encyclopedia/riviere-lac/lac_Léman/129386

2 CORBOUD, Pierre et co-auteurs. « La rade de Genève: du glacier aux lacustres» Texte présenté lors de l’exposition, Genève, 10 octobre au 12 décembre 2012

3 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Émissaire_\(hydrologie\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Émissaire_(hydrologie))

4 FROMMEL, Bénédicct I. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 7

5 PATTARONI, Luca, ECHANOVE, Matias et KAMILA Tabaka. 2010 «La Plage Publique des Eaux-Vives dans le contexte urbain de Genève et son agglomération», Document de synthèse, Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR) et Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

6 <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/amenagement-rade-projets-restes-domaine-reve/story/27136990>

7 Etude manée par urbaplan Genève. 2014 «Etude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres» page 9-10

8 <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/amenagement-rade-projets-restes-domaine-reve/story/27136990>

9 <http://www.letemps.ch/suisse/2015/07/19/guillaume-barazzone-opportunit%C3%A9-reamenager-rade-geneve-unique>

► **Les premiers millénaires et ses lacustres p.17**

1 CORBOUD, Pierre et co-auteurs. « La rade de Genève: du glacier aux lacustres» Texte présenté lors de l’exposition, Genève, 10 octobre au 12 décembre 2012

2 <http://www.palafittes.org/fr/faq/les-lacustres/>

3 BOURQUI, Yanick. «Sur les traces des palafittes...». Université de Fribourg, 2012. p.2

4 GALLAY, Alain et CORBOUD, Pierre. 1979. «Les stations préhistoriques littorales du Léman. Où en sont nos connaissances ?» Zürich ETH p.44

5 Ibidem p.45

6 CORBOUD, Pierre et co-auteurs. « La rade de Genève: du glacier aux lacustres» Texte présenté lors de l’exposition, Genève, 10 octobre au 12 décembre 2012

7 DEONNA, W. «Découvertes romaines à Genève, Indicateur d’antiquités suisses». Zürich ETH, 1925. p.143

8 CESAR, Jules. «Commentaires de la Guerre des Gaules» (De Bello Gallico), Livre I, (6 et 7)

9 CESAR, Jules. «Commentaires de la Guerre des Gaules» (De Bello Gallico), Livre I, (8)

10 https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_Gen%C3%A8ve#cite_note-5

► **Un premier ports d’envergure p.21**

1 BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l’Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.14

2 BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l’Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.16

3 DEONNA, W. «Découvertes romaines à Genève, Indicateur d’antiquités suisses». Zürich ETH, 1925. p.143

4 BONNET, Claude et co-auteurs. «Les premiers ports de Genève». Archéologie suisse,1989. p. 2-24.

5 Ibidem

6 Ibidem

7 BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l’Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.34

8 BROILLET, Philippe. «Les monuments d’art et d’histoire du canton de Genève, tome 1 : La Genève sur l’eau». Éditions Wiese SA. Bâle, 1997.. pp. 1-2 de la publication

9 BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l’Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.35

10 Ibidem p. 36

11 BROILLET, Philippe. «Les monuments d’art et d’histoire du canton de Genève, tome 1 : La Genève sur l’eau». Éditions Wiese SA. Bâle, 1997.. pp. 1-2 de la publication

12 BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l’Université Georg et Cie S.A., 1983. Genève p.34

13 BINZ, Louis et co auteurs. «Histoire de Genève» Pivat/Payot Lausanne, 1974. p.81

14 BINZ, Louis et co auteurs. «Histoire de Genève» Pivat/Payot Lausanne, 1974. p.113

15 [https://fr.wikipedia.org/wiki/La_P%C3%AAche_miraculeuse_\(Witz\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_P%C3%AAche_miraculeuse_(Witz))

16 [https://fr.wikipedia.org/wiki/La_P%C3%AAche_miraculeuse_\(Witz\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_P%C3%AAche_miraculeuse_(Witz))

17 https://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%AAche_miraculeuse

► **La baignade à la fin du Moyen Âge p.37**

1 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.13

2 <http://www.racontemoilhistoire.com/2015/03/23/lhygiene-au-moyen-age-au-bain-savon-fait-peau-douce/>

3 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.13

4 de CONSTANT, Charles. «Au public». Editeur inconnu. Genève, 1826. p.1

5 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.13-14

6 Cité par Armand Brulhart dans «Genève-les-bains», op. cit, pp.63-66

7 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.14

8 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 14

9 Ibidem

10 de CONSTANT, Charles. «Au public». Editeur inconnu. Genève, 1826. p. 2

11 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 18

12 Cité par Armand Brulhart dans «Genève-les-bains», Editeur inconnu. Genève. op. cit. pp. 108-110.

13 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 18

14 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997.

15 BRULHART, Armand et DEUBER-PAULI, Erica. «Ville et Canton de Genève». Georg, coll. « Arts et monuments ». Genève, 1985. p. 152-153

► **Guillaume Henri Dufour et les grands travaux de la rade p.49**

1 https://fr.wikipedia.org/wiki/Guillaume-Henri_Dufour

2 BRULHART, Armandé. «Guillaume Henri Dufour, Génie civil et urbanisme à Genève au XIXe siècle» Payot Lausanne, 1987. p.63-78

3 Ibidem

4 Ibidem

5 BRULHART, Armand et DEUBER-PAULI, Erica. «Ville et Canton de Genève». Georg, coll. « Arts et monuments ». Genève, 1985. p. 152-153

6 Ibidem

7 Ville de Genève, « FAQ - Horizon altimétrique - Archives d'Etat», sur Swisstopo (consulté le 25 février 2015)

8 <http://www.letemps.ch/suisse/2012/08/14/une-enigmatique-pierre-gravee-mise-jour-une-eglise>

9 FROMMEL, Bénédicct. 2008. «Pont de la Machine, analyse historique» archives et conservation du patrimoine architectural de la Ville de Genève.

10 <http://www.patrigest.ch/Dufour-35a7.pdf>

11 BRULHART, Armandé. «Guillaume Henri Dufour, Génie civil et urbanisme à Genève au XIXe siècle» Payot Lausanne, 1987. p.63-78

12 http://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_des_Bergues

13 MOTTET, Louis H. 1984 «Histoire Illustrée des Bergues» Société Nouvelle des Bergues. Genève.

14 Ibidem

15 Ville de Genève , Conseil municipal. 2015. «PR-1114 - Proposition du Conseil administratif du 14 janvier 2015».Ville de Genève

16 http://fr.wikipedia.org/wiki/Île_Rousseau

17 ROUSSEAU, Jean-Jacques. 1889 «Les confessions. Livre IX» Livre de poche, Hachette. Paris p.310

► **La métamorphose de la rade du XIXe au XXe siècle p.63**

1 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA, Bâle. 1997 p.121- 122

2 Ibidem

3 Ibidem

4 Ibidem

5 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127

6 FROMMEL, Bénédicct. «La formation de la rade de Genève». Tracés : bulletin technique de la Suisse romande. ETH, 2007. p. 8

7 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-128

8 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-128
9 Ibidem
10 Ibidem
11 Ibidem
12 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-138
13 Ibidem
14 Ibidem
15 Ibidem
16 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_\(Genève\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_(Genève))
17 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-138
18 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_\(Genève\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_(Genève))
19 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.136-137
20 Ibidem
21 Ibidem
22 FROMMEL, Bénédic I. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 10
23 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.137-139
24 Ibidem
25 Ibidem
26 Ibidem
27 Ibidem
28 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_\(Genève\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardin_anglais_(Genève))
29 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127-138
30 http://etat.geneve.ch/dt/archives/jardin_anglais-66-3119-7016.html
31 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.148
32 Ibidem
33 Ibidem
34 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.149
35 Ibidem

▷ **De la rade portuaire à l’espace de détente p.85**

1 FROMMEL, Bénédic I. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 10
2 Ibidem
3 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.139
4 FROMMEL, Bénédic I. « La formation de la rade de Genève » Tracés, no 23/24, 2010. : p. 10
5 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.140
6 Ibidem
7 Ibidem
8 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.140
9 Ibidem
10 Ibidem
11 Ibidem
12 <https://www.youtube.com/watch?v=oZdLnxkVJms>
13 https://fr.wikipedia.org/wiki/Bains_des_Pâquis
14 <https://www.youtube.com/watch?v=oZdLnxkVJms>
15 BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l’eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.266
16 Ibidem
17 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.58-60
18 <https://fr.wikipedia.org/wiki/Genève-Plage>
19 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.56-57
20 LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l’eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p.62

▷ **Analogie des rives p.109**

1 SISSEGGGER, Berthold, TEIBER, Petra, (2001), « Erfolgsmodell für Renaturierungen am Bodenseeufer », Ingenieurbiologie 3/01

▷ **Espaces publics et espaces verts p.153**

1 Conseil d'Etat. 2015. «PDCn 2030, Document A10, développer le réseau des espaces verts et publics».Ville de Genève

▷ **La métropole lémanique p.159**

1 <http://www.metropolelemanique.ch/docs/26-11-2014-memento.pdf>

▷ **La rade amplifiée p.161**

1 <https://www.espazium.ch/la-rade-amplifie>

Liste des illustrations

FIGURE SOURCE:

► Les premiers millénaires et ses lacustres p.17

- FIG. 1: -2000 av. J.-C. - Occupation du «banc de travers» à l'Âge de bronze (reconstitution)
Pierre Corboud et co-auteurs. 2012. «La rade de Genève: du glacier aux lacustres» Dessin présenté lors de l'exposition, Genève, 10 oct. au 12 déc. 2012
- FIG. 2: -2000 av. J.-C. - Occupation du «banc de travers» à l'Âge de bronze (reconstitution)
<http://lap.unige.ch/UNESCO-GE/documents/brochure-ge.pdf>
- FIG. 3: 1921 - Carte des sites palafittiques de la rade de Genève relevés par L. Blondel et A. Le Royer.
<http://lap.unige.ch/plonjon/documents/textes-FRE.pdf>
- FIG. 4: 1884 - Albert Anker, die Pfahlbauerin
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/98/Anker_Pfahlbauerin.jpg
- FIG. 5: 123-105 av. J.-C. - Extrémité du ponton du port protohistorique, fouille de 1898 - Photo J.-B. Sevette.
<http://retro.seals.ch/cntmng?pid=bts-003:1991:117::24>

► Un premier ports d'envergure p.21

- FIG. 6: La Genève riveraines, des origines gallo-romaines jusqu'au VIe siècle¹
<http://retro.seals.ch/cntmng?pid=szg-005:1931:11::539>
- FIG. 7: Env. 50 av. J.-C. - Reconstitution de Genève sous l'occupation romaine
<http://retro.seals.ch/cntmng?pid=szg-005:1951:10::511>
- FIG. 8: Bloc ératique et pilotis d'une ancienne digue. fouille de 1910.
<https://doc.rero.ch/record/30740/files/GENAVAI.pdf>
- FIG. 9: Types d'amphores retrouvées à Genève.
<http://retro.seals.ch/cntmng?pid=zak-002:1929:31::363>
- FIG. 10: Cartes de La ville médiévale vers 1270. Rives actuelles en rouge
BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l'Université Georget Cie S.A. Genève, 1983. p.34
- FIG. 11: Cartes de l'extension de la ville du Ille à la fin du XVe siècle
BEERLI, Conrad André. «Rues Basses et Molard, Genève du XIIIe au XXe siècle» Librairie de l'Université Georg et Cie S.A.. Genève, 1983. p.63
- FIG. 12: 1444 - La Pêche miraculeuse, Konrad Witz
https://fr.wikipedia.org/wiki/Konrad_Witz
- FIG. 13: 1589 - fragment du «Vero Dissegno del Lago di Geneva» par Fornazerls
<http://archive-ouverte.unige.ch/unige:18548>

FIG. 14: 1641 - Plan cavalier de Jean Blaeu
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

► La baignade à la fin du Moyen Âge p.37

- FIG. 15: env. 1850 - Genève, les bains de Neuve auteur inconnu¹
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 16: env. 1830 - Genève, Eaux-vives: bord du lac, Auteur inconnu
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 17: 1840 - Genève, Eaux-vives: bains Lullin
Reconstitution de Pierre-Henri Severac
- FIG. 18: Avant 1800 - École de natation de la bourgeoisie parisienne Auteur inconnu
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 19: 1862 - Les bains du Brise-Lame à Genève
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 20: après 1896 - Genève, pont de la Machine: bains flottant
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

► Guillaume Henri Dufour et les grands travaux de la rade p.49

- FIG. 21: 1838 - carte Dufour du Canton de Genève
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 22: La rade aux alentours des années 1838
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 23: Pont des Berges aux alentours des années 1850
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 24: Place du Rhône aux alentours des années 1850
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 25: 2015 - Photographie des Pierres-du-Niton
- FIG. 26: Avant 1849 - Genève, vue prise du quai Bezanson Hugues, Jean Dubois
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 27: Entre 1834 et 1844 -Vue de Genève prise du quai des Bergues
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 28: env. 1840 - Lithographie du Quais de Bergues au Musée du Vieux-Carouge (vue partielle de l'œuvre)
Centre d'iconographie de la Ville de Genève
- FIG. 29: 1891 - Genève, l'Île Rousseau prise du quai des Bergues. Lithographie artistique de Frey & Conrad
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 30: Entre 1834 et 1863 - Genève, Grand quai Antonio Fontanesi, Lithographie sur Chine montée
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

► **La métamorphose de la rade du XIXe au XXe siècle p.63**

FIG. 31: Entre 1834 et 1863 - Genève, vue prise au-dessus du jardin anglais - Deroy Charnaux Wild Muller
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 32: 1846 - Perspective du quartier à construire dans le prolongement du quai par J. Dubois
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 33: vers 1860 - Genève, vue prise au-dessus de la gare Cornavin. Lithographie sur fond bistre de F. Baumann
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 34: 1848 - Plan N°2 de Samuel Darier
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 35: 1850 - Plan d'agrandissement de la ville de Genève. Rive droite
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 36: 1856- Projet général de port (détail) par Léopold Blotnitzk
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.127

FIG. 37: Entre 1834 et 1863 - Vue de Genève et du jardin anglais. Auteur inconnu
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 38: 1858 - «Plan général d'agrandissement de la ville de Genève» Département des travaux publics. Leopold Blotnitzki.
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.136-137

FIG. 39: Entre 1863 et 1886 - Pont du Mont-Blanc avant sa reconstruction
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 40: 1870 - Projet d'agrandissement du Jardin anglais
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 41: Photographie de la fin du XIXe siècle de J. Jullien
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 42: Superposition du tracé actuel des rues et quais de la rade (rive droite) et du parcellaire historique correspondant éta
blis sur la base de Bachofen 1845 et du cadastre genevois de 1858: à la fin de la restauration, le quartier des Pâquis
se présente comme un tissu banlieusard au découpage irrégulier
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.147-150

FIG. 43: Sur la base du plan Mayer de 1878: les quais sont tracés en aval et en amont de la jetét, mais plusieurs parcelle
riveraines sont encore vierges de construction.
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.147-150

FIG. 44: Sur la base du plan mayer de 1900: le quai est aménagé et les bâtiments sont construits.
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.147-150

FIG. 45: Sur la base du premier plan d'ensemble de 1930-1950: état proche de la situation actuelle
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.147-150

FIG. 46: Superposition du tracé actuel des rues et quais de la rade (rive gauche) et du parcellaire historique correspondant établi sur la base des plans de Bachofen
de 1845 et du Cadastre genevois de 1848: à la fin de la restauration, le quartier
des Eaux-Vives se présente comme un tissu banlieusard avec des résidus de
propriétés suburbaines le long d'un rivage ondulant.
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.152-155

FIG. 47: Sur la base du plan Mayer de 1878: les quais sont tracés en aval et en amont de la jetées, quelques parcelles rive raines sont encore vierge de construction.
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.152-155

FIG. 48: Sur la bas du plan Mayer de 1900: le quai et les aménagements sont construits.
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.152-155

FIG. 49: Sur la base du premier plan d'ensemble de 1930-1950: état de la situation actuelle
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.152-155

► **De la rade portuaire à l'espace de détente p.83**

FIG. 50: 1899 - Genève, quai Gustave-Ador, barque alémanique
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 51: 1913 - Projet de Garcin et Bizot
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.141

FIG. 52: 1913 - Projet lauréat d'Alfred Olivet et Alexandre Camoletti
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.141

FIG. 53: 1915 - Proposition d'Horace de Saussure avancée dans le «plan d'ensemble pour l'aménagement soit prochain, soit à venir de la rade de Genève.
BROILLET, Philippe et co-auteur. «La Genève sur l'eau». Editions Wies SA. Bâle, 1997. p.143

FIG. 54: 1920 - Le quai Gustav-Ador, anciennement route de Thonon-les-Bains, avant son élargissement.
LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 37

FIG. 55: 1933 - Vue aérienne des Bains des Pâquis après leur reconstruction
Centre d'iconographie de la Ville de Genève

FIG. 56: 1922 - Vue aérienne d'Eaux-Vives-Plage avec en haut à gauche les travaux d'élargissement du quai des Eaux-Vives, futur quai Gustav-Ador.
LESCAZE, Bernard. «Au bonheur de l'eau». Editions Slatkine. Genève, 2007. p. 59

► **Synthèse problématique p.93**

FIG. 57: Atlas du territoire Genevois, formation et transformation du territoire aux XIX et XXe siècle
Ecole d'architecture de l'université de Genève. «Atlas du territoire genevois». Editions Georg. Genèv carte N°2

► **Rade actuelle et comparatif p.95**

FIG. 58: Photographie des installations foraines lors des Fêtes de Genève de Clément Bucco-Lechat
<http://www.hebdo.ch/sites/www.hebdo.ch/files/rade%20©phm%20g-ador.jpg>

FIG. 59: Photographie du quai Gustave-Ador et la séquence d'en- trée de ville de Philippe Meier
<http://www.hebdo.ch/les-blogs/meier-philippe-architextuel/ne-méprisons-pas-la-cité>

FIG. 60: FIG. 59: - Cadastres du Bruit trafic routier diurne extrait de SITG
<http://ge.ch/sitg/cartes/professionnelles>

FIG. 61: Carte redessinée par P.-H. Severac à partir des données officielles du cadastre extrait de SITG
cartes effectuées grâce au système de géodonnées téléchargeables du canton de Genève (SITG - Le territoire à la carte)

FIG. 62: Photographies de P.-H. Severac du quai Gustave-Ador effectuée le 15.10.15

FIG. 63: Carte redessinée par P.-H. Severac à partir des données officielles du cadastre extrait de SITG
cartes effectuées grâce au système de géodonnées téléchargeables du canton de Genève (SITG - Le territoire à la carte)

FIG. 64: Ibidem

FIG. 65: Photographies de P.-H. Severac du quai Gustave-Ador effectuée le 15.10.15

FIG. 66: Carte extraite du Portail d'accès aux informations géolocalisées, données et services qui sont mis à disposition par l'administration fédérale
<http://www.geo.admin.ch>

FIG. 67: Ibidem

FIG. 68: Ibidem

FIG. 69: Ibidem

► **Des volontés p.127**

FIG. 70: Le premier projet, lancé en 2007, avait recueilli l'unanimité au Grand Conseil en 2009. Le WWF avait fait recours et obtenu gain de cause en 2013.
<http://ge.ch/eau/actualites/tout-savoir-sur-la-nouvelle-plage-des-eaux-vives>

FIG. 71: Le nouveau projet, est inspiré d'une variante proposée en 2012 par le WWF. L'Etat et le WWF ont trouvé un terrain d'entente.
<http://www.amisplage.ch/presse/presse-2015/243-2015-07-29-fao-projet-plage>

► **Vision 2030 p.149**

FIG. 72 Carte des espaces publics et des espaces verts
cartes effectuées grâce au système de géodonnées téléchargeables du canton de Genève (SITG - Le territoire à la carte) sur la base du PDCn 2013

FIG. 73: Concours d'aménagement d'espaces publics : Rond-Point de Rive et rue Pierre-Fatio à Genève
<http://www.edms.ch/actualite>

FIG. 74: Carte extraite du Portail d'accès aux informations géolocalisées, données et services qui sont mis à disposition par l'administration fédérale
<http://www.geo.admin.ch>

FIG. 75: Ibidem

FIG. 76: Carte de l'accessibilité
cartes effectuées grâce au système de géodonnées téléchargeables du canton de Genève (SITG - Le territoire à la carte) sur la base du PDCn 2013

FIG. 77: Projet de liaison de la CEVA
<http://www.espaces-transfrontaliers.org/en/news/des-projets-transfrontaliers-au-service-de-la-population-locale/la-construction-dun-rer-franco-suisse/>

FIG. 78: Plan Directeur Cantonal 2030
http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn_GC_Ann01_Densification.pdf

FIG. 79: Schéma de l'ID (Plan Directeur Cantonal 2030)
http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn_GC_Ann01_Densification.pdf

FIG. 80: Développement urbain de l'Arc lémanique - Source: OFS - avenir suisse
<http://www.avenir-suisse.ch/fr/>

FIG. 81: Evolution de la population permanente, Mémento statistique de la Métropole lémanique 2014 - Source: OFS
http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2014/hors_collection/autres_partenariats/hc-ap-2014-03.pdf

FIG. 82: Indice de l'emploi (secteurs secondaire et tertiaire), Mémento statistique de la Métropole lémanique 2014 - Source: OFS
http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2014/hors_collection/autres_partenariats/hc-ap-2014-03.pdf

FIG. 83: Investissement dans la construction, Mémento statistique de la Métropole léanique 2014 - Source: OFS
http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2014/hors_collection/autres_partenariats/hc-ap-2014-03.pdf

FIG. 84: Esquisse schématique d'ensemble de l'aménagement de la rade selon le plan de L. Blotnitzki de 1858
<https://www.espazium.ch/la-rade-amplifie>

Temenos

*La crise identitaire de
la rade de Genève*

Pierre-Henri Severac