

Le "rectangle d'or"

Autor(en): **Baud-Bovy, Aristeo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76925>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le «rectangle d'or»

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

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

PAR ARISTEA BAUD-BOVY,
GENÈVE

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

Travaux considérables en effet, sur des terrains réservés de longue date : accès à l'aéroport, autoroute, routes et contournements, ponts, passerelles, parkings couverts et à ciel ouvert, chemin de fer, gare CFF, galerie commerciale... Et encore pour l'aéroport : ses bâtiments d'exploitation, ses plates-formes, sa

halle de fret, le tri-bagages, les bureaux, le siège de Swissair, et j'en passe.

Le terrain disponible pour une grande partie du programme était relativement exigu : une bande de 150 m de largeur environ dont l'aménagement posait de réels problèmes de conception, de coordination et de mise en œuvre. La solution de ces problèmes, brillamment résolus, a sans nul doute mobilisé l'essentiel de la réflexion consacrée à cette région privilégiée. Mais ce lieu où l'autoroute, le rail et l'aéroport entrent en contact constitue bien évidemment un formidable pôle d'attraction et d'échanges pour d'autres réalisations : palais des expositions, hôtels, bureaux de grandes multinationales, centres d'affaires et de commerce. Et il y a place encore pour d'autres réalisations...

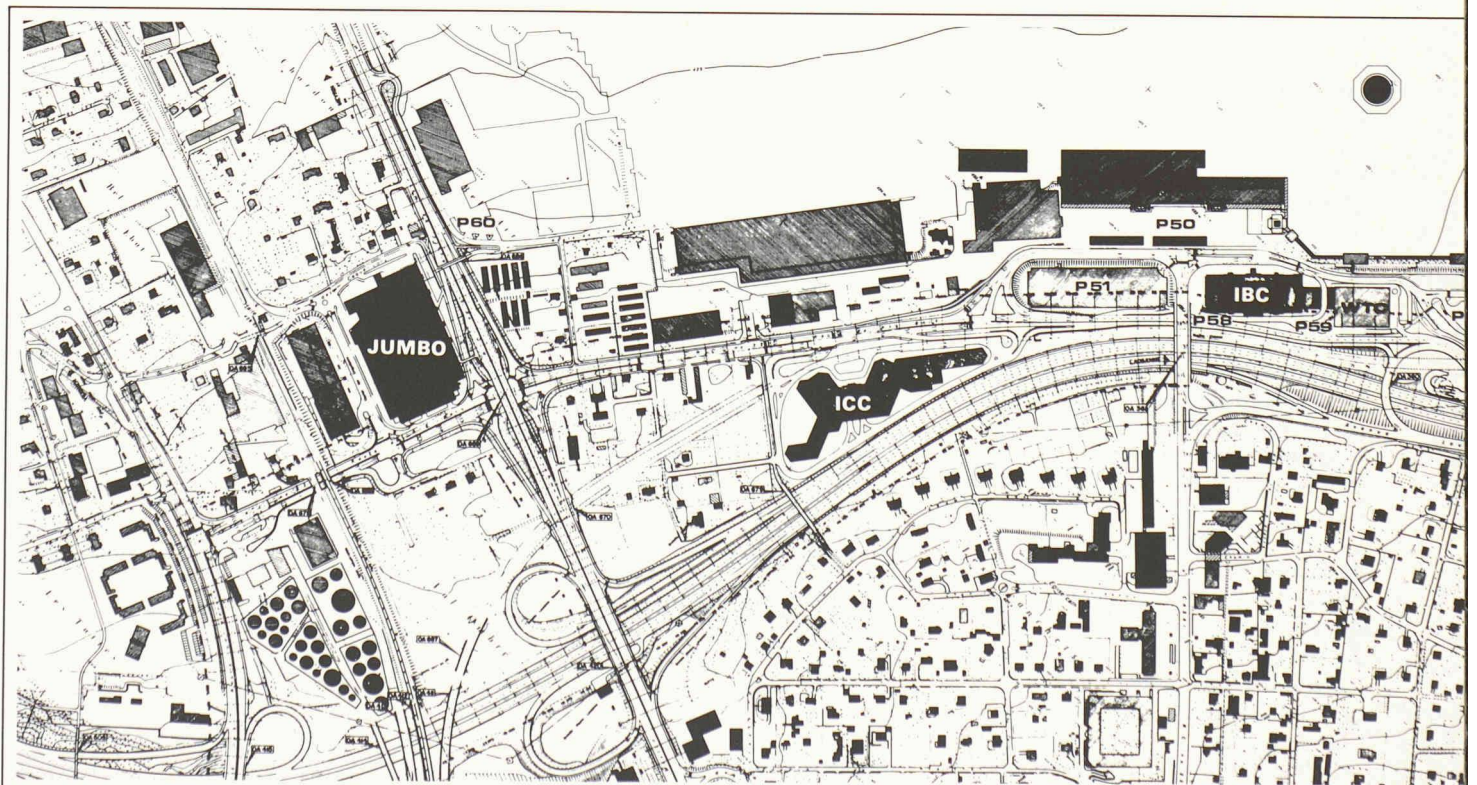
Cette zone est donc devenue le lieu d'importantes opérations financières

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

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

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

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



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

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

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

Les grandes infrastructures de transport y ont été considérées essentiellement comme des ouvrages de génie civil, alors qu'elles constituaient des éléments structurants majeurs du développement de l'agglomération, de son image et de sa vie. D'éventuels

prolongements du raccordement ferroviaire se dessinent. L'autoroute de contournement se poursuit plus loin dans le canton, tentant de se faire oublier, de disparaître dans le paysage. Or ces grandes infrastructures entraîneront des modifications inévitables sur l'emploi du sol, qu'on le veuille ou non : ces modifications interviendront-elles au coup par coup ou dans le cadre d'une réflexion concertée ?



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

² *Journal de Genève*, 22 août 1988.

