

# La Genève des grandes ambitions : les années 1950

Autor(en): **Courtiau, Catherine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera**

Band (Jahr): **43 (1992)**

Heft 3

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-393902>

## **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.

CATHERINE COURTIAU

## La Genève des grandes ambitions: les années 1950

*La Genève de l'après-guerre est marquée par le retour et l'installation des organisations internationales et par un essor économique. Sa volonté de se doter d'une nouvelle infrastructure moderne d'accueil ponctuel et permanent, ainsi que de logements salubres, engendre d'importants bouleversements tant du point de vue urbanistique, architectural que socio-politique. Comme d'autres cités européennes, Genève subit l'éclatement de sa ville, ses centres historiques étant dépourvus de leur signification première. L'exiguïté du territoire cantonal limité par les frontières politiques, l'absence d'arrière-pays, lui confèrent cependant un caractère original de ville-territoire. Malgré les nombreuses analyses, études, projets, plans d'aménagements et concours urbanistiques, jamais appliqués, le canton tout entier plonge dans une inflation incontrôlable marquée par des interventions à grande échelle et en quantité, compromettant ainsi l'équilibre et l'harmonie de la ville et de sa campagne environnante. La décennie des années 1950 n'a pas su prévoir le développement de Genève, mais a simplement tenté de l'administrer.*

Au retour de la paix, la Genève de l'après-guerre est l'une des premières à bénéficier de la reprise possible des relations et des échanges libres qui entraînera, dans les années 1950, un essor économique que reflète un accroissement démographique considérable<sup>1</sup>. Ce développement aura d'importantes conséquences sur l'évolution de la ville et de ses communes périphériques, tant du point de vue urbanistique, architectural que socio-politique. Comme d'autres cités européennes, Genève subit l'éclatement de sa ville, ses centres historiques ayant perdu leur fonction. L'exiguïté du territoire cantonal limité par les frontières politiques, l'absence d'arrière-pays, lui confèrent cependant un caractère original de ville-territoire. La fiévreuse volonté de se doter d'une infrastructure de ville internationale, de logements salubres et d'équipements d'accueil modernes, plongera le canton tout entier dans une inflation galopante marquée par des interventions massives et de vastes opérations spéculatives. La crise du logement entraînera l'extension du noyau urbain par une densification, au coup par coup, des zones de villas et des terrains agricoles déclassés. Sous la pression des hygiénistes, certains quartiers dits insalubres seront réhabilités. Le manque de projets d'ensemble appliqués compromettra l'équilibre et l'harmonie de la ville et de sa campagne environnante.

La production architecturale des années 1950 se caractérise par une volonté de modernité et par l'industrialisation du bâtiment. En effet, la contrainte de construire beaucoup et rapidement à des prix avantageux favorise la préfabrication lourde, l'amélioration des techniques et la rationalisation du chantier par l'utilisation en série d'éléments normalisés.

## Genève, ville internationale

Dès 1945, Genève, berceau du Comité international de la Croix-Rouge (CICR), voit revenir les organisations internationales, tel l'Office international du travail (OIT), et s'installer l'Office européen des Nations Unies (ONU) dans le bâtiment de la défunte Société des Nations (SdN), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation météorologique mondiale (OMM), le Haut commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (UNCTAD), l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). Genève accueille, en outre, quelques organisations intergouvernementales, plusieurs dizaines d'organisations non-gouvernementales, le Centre œcuménique des Eglises et de nombreuses entreprises multinationales. L'Organisation européenne pour la recherche nucléaire (CERN), fondée en 1952, s'y installe, malgré un référendum d'opposition contrecarré par le conseiller d'Etat libéral Albert Picot. En raison de l'exiguïté du territoire genevois, un accord entre la France et la Suisse permet pour la première fois de chevaucher la frontière pour aménager les 80 ha nécessaires à l'implantation de cette nouvelle organisation. D'autre part, Genève réunit les délégués de nombreuses conférences: la conférence qui a mis fin à la guerre d'Indochine en 1954, celles des ministres des Affaires étrangères de 1955 à 1958 ou celles des négociations franco-algériennes. Ce rayonnement international impose à Genève l'aménagement d'accès faciles et rapides. L'aéroport de Cointrin, créé en 1920, fait alors l'objet de négociations entre la France et la Suisse pour aboutir en 1956, à la signature d'une convention prévoyant un échange de territoires de 42 ha permettant l'allongement de la piste, portée à 2600 m, pour accueillir des avions à réaction.

## Situation politique, économique et sociale

Le mouvement de mutation des secteurs primaire et secondaire au secteur tertiaire exige la restructuration urbaine, l'extension de l'agglomération, la création de nouveaux logements, services et équipements. La Suisse entière, épargnée par les désastres de la guerre qui ont frappé ses pays voisins, connaît une période de prospérité, de relance économique et sociale. Genève, cet appendice de la Confédération helvétique, s'en distingue par sa situation géographique et ses données historique, politique et culturelle.

En 1939 déjà, pour répondre à la crise du logement, les autorités avaient approuvé le plan d'aménagement des campagnes Beaulieu et Vermont, réalisé par le Service d'urbanisme, alors dirigé par Albert Bodmer<sup>2</sup>. Après la guerre, le développement des activités du tertiaire et le rôle international de cette petite république et canton sont accompagnés d'un afflux d'immigrants, de délégués et de voyageurs commerciaux. Liant son destin à l'histoire internationale et européenne, Genève perd le contrôle de sa propre croissance; des



1. Genève, Annexe n° 21, plan de synthèse de 1947.

banques étrangères s'y installent, des hôtels et restaurants se créent ou se modernisent, le commerce prospère. Ces conditions nouvelles bouleversent les structures sociales de la cité de Calvin et modifient profondément la vie quotidienne de ses habitants.

Pour remédier à cette crise de croissance, pour déterminer l'organisation globale de l'extension urbaine et pour améliorer le trafic routier, fluvial, ferroviaire et aérien, Genève se dote d'instruments de gestion et restructure ses services administratifs, en particulier celui du Département des travaux publics (DTP)<sup>3</sup>, révisé ses dispositions légales<sup>4</sup> dans le domaine de l'aménagement du territoire, des constructions et planifie de vastes ensembles de logements et de quartiers industriels. C'est ainsi que la ville historique en tant que telle disparaîtra pour faire place à de vastes ensembles juxtaposés qui couvriront peu à peu tout le territoire cantonal, voire régional.

### Les grands projets d'aménagement urbains

Ces bouleversements sont préparés par de nombreuses analyses et études urbanistiques. En 1944 déjà, le programme des grands travaux du canton de Genève<sup>5</sup> envisageait l'élargissement du quai de Coligny, l'aménagement d'un nouveau quartier industriel à La Praille, avec le raccordement des gares de Cornavin et des Eaux-Vives, la reconstruction de l'Hôpital cantonal. «Il faut préparer Genève à jouer un rôle commercial de toute première importance»<sup>6</sup>. La demande accrue de logements fait naître une flambée dans le secteur de la construction. Le 20 avril 1945, le conseiller d'Etat radical



2 Genève, Photomontage du projet de traversée de la rade par Georges Brera, Pierre Nierlé et Paul Walten-spühl, 1955.

Louis Casai, directeur du DTP, nomme une commission de cinq architectes<sup>7</sup> chargée d'établir des directives pour l'aménagement de la Ville et du Canton. Son rapport, publié en 1948<sup>8</sup>, constitue la base de références pour les nombreux projets de la décennie qui suivra. Il contient les idées directrices servant de cadre aux études de l'extension de la ville. Il prévoit de faire converger les routes internationales vers la rade, en voies à trafic rapide et à débit continu, sans croisement, reliant les autoroutes au centre de la ville, tout en tenant compte de la future route du Mont-Blanc. Ce rapport propose de limiter, dans l'extension future du noyau urbain, le nombre des habitants à 300 000 environ et de créer, ensuite, une cité satellite dans la région du port fluvial projeté à Peney.

Genève ne verra aucun de ces projets se réaliser. Le malaise règne cependant et s'exprime au travers de nombreux débats publics<sup>9</sup>. En 1953, le Conseil municipal<sup>10</sup> critique l'attitude du DTP, en présence de son président Louis Casai, qui prend «des mesures de nécessité immédiates mais qui se garde bien de suivre des directives générales qui tiennent compte de l'évolution de la vie de la cité». La même année, l'architecte Jean-Jacques Dériaz s'interroge sur l'avenir de Genève<sup>11</sup>. Ses accusations, sans doute partiales, permettent néanmoins de se faire une idée de l'état d'esprit de l'époque. Marc-J. Saugy, dont les réalisations dans l'ancien quartier de Saint-Gervais<sup>12</sup> suscitent de virulentes critiques, est la cible de ses attaques: «Une architecture d'avant-garde n'aurait été justifiée qu'avec un plan se libérant carrément de la sujétion du passé comme le faisait le projet Braillard<sup>13</sup>, par exemple.» Dériaz s'en prend aussi à la toute-

puissance du chef du DTP: «Le canal de navigation devait traverser le terrain de l'ancien quartier du Seujet. Comment expliquer que le chef du DTP, après avoir ouvertement approuvé la tâche de cette commission d'étude, ait par ailleurs accepté les propositions que lui faisait un groupe constructeur d'édifier sur ce terrain un grand hôtel (du Rhône)?» Tout en rendant hommage à Casaï pour l'agrandissement de l'aéroport de Cointrin, Dériaz déplore l'absence de plan d'ensemble du réseau de circulation: «L'urbanisme n'est pas la voirie.»

Dès le milieu de la décennie, de nombreux projets privés et officiels se succèdent, appliquant la méthode de travail linéaire (analyse – projet – synthèse), traitant de l'habitat, des activités, de la verdure et de la circulation.

En 1955, les bureaux Nierlé, Brera et Waltenspühl présentent, à leur propre initiative, un projet de grandes voies de circulation<sup>14</sup>: un double réseau de voies express à circulation continue, sans feux ni croisements à niveau. Ce projet vise à séparer les principaux trafics, reprenant les idées directrices du rapport de 1948 qui s'appuyaient sur les définitions énoncées par la Charte d'Athènes des CIAM<sup>15</sup>: habiter, travailler, cultiver le corps et l'esprit. La pénétration et la traversée du centre se pratiqueraient par une voie à double sens longeant les rives de la rade et du Rhône et une ceinture desservant les quartiers extérieurs. Les jetées des Pâquis et des Eaux-Vives seraient reliées par un pont et la nouvelle rade aménagée en amont de celui-ci. Cette liaison par pont entre les deux rives paraît d'autant plus nécessaire que ce projet envisage une extension des habitations collectives sur le haut des coteaux riverains de Pregny et de Cologny. En

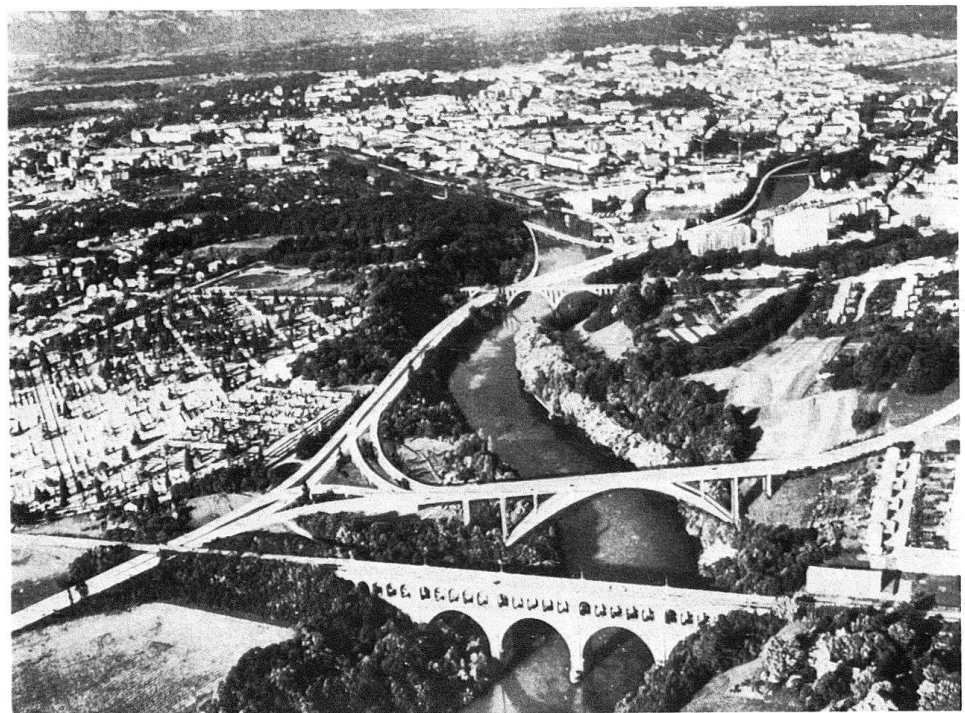


3 Genève, Maquette du projet de l'URBAT de 1963, reprenant le projet de traversée de la rade de Georges Brera, Pierre Nierlé et Paul Waltenspühl de 1955, avec l'adjonction d'une île brise-lames.

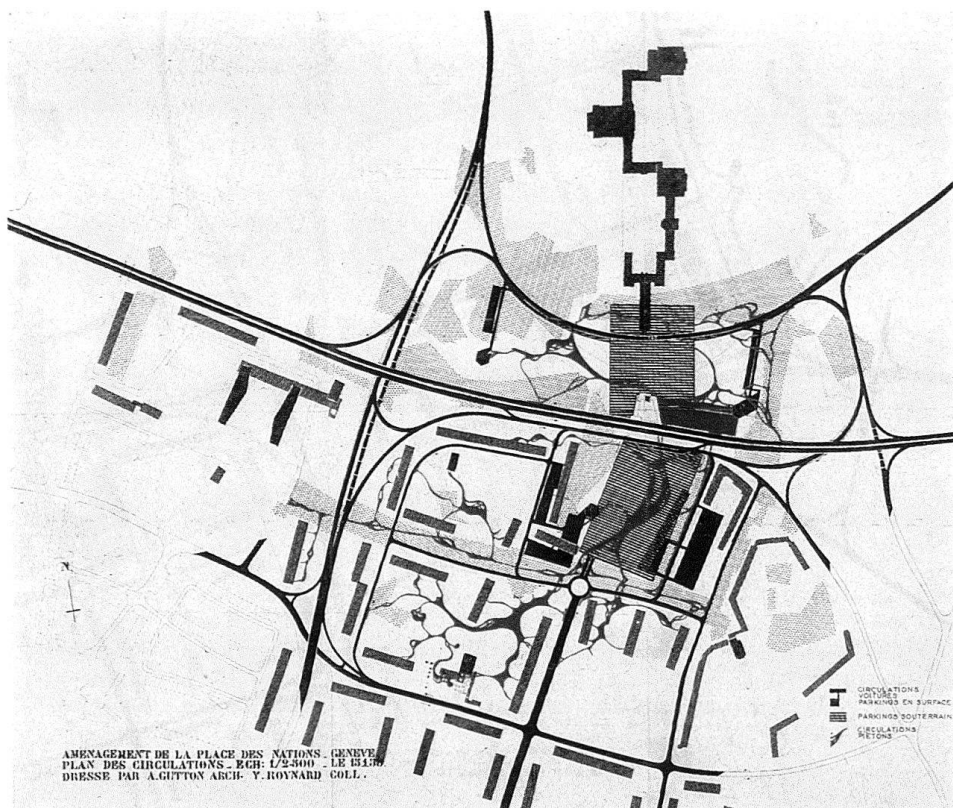
outre, il propose la création d'un canal navigable<sup>16</sup> à ciel ouvert tracé parallèlement aux voies ferrées.

Le conseiller d'Etat radical Jean Dutoit, successeur de Louis Casai à la direction du DTP, présente alors un projet qui tient compte des idées énoncées par Brera, Waltenspühl et Nierlé et des conclusions fournies par l'ingénieur de la circulation Jean-Louis Biermann<sup>17</sup>. Ce projet officiel se distingue du précédent notamment par la mise en veilleuse de l'idée d'un pont.

Il rencontre deux oppositions d'importance: la première, l'association AGRA<sup>18</sup>, émanant de milieux divers (industriels, commerçants, économistes, architectes-urbanistes), la seconde réunissant des architectes et urbanistes, l'URBAT<sup>19</sup>, qui préconise de manière empirique une «Grande rade» pour 500 000 habitants dans les vingt prochaines années. L'URBAT se fixe pour mission de prévoir ce que deviendra Genève à longue échéance et suggère un plan de zoning tenant compte de tous les facteurs influençant la croissance de Genève. L'agglomération urbaine se compose alors des anciens quartiers soumis au régime classique des zones de construction et d'une zone périphérique, dite zone d'expansion du périmètre urbain. Le rapport propose un développement concentrique surtout vers le sud de l'agglomération et une nouvelle expansion périphérique. L'accent principal est porté sur les nouveaux quartiers à créer de part et d'autre du lac: entre le Vengeron et le Reposoir, pour des institutions internationales; sur la rive gauche, à front de lac et en retrait du co-teau de Cologny, au-dessus du parc La Grange, pour les administrations cantonales. En transition entre la partie basse et la partie haute d'un pont à créer, une île traitée en jardin public protégerait la rade contre les lames. L'idée de la traversée de la rade par un pont est empruntée ici au projet Nierlé, Brera et Waltenspühl de 1955.



4 Genève, Photomontage du projet d'auto-route de contournement par Georges Brera, Pierre Nierlé et Paul Waltenspühl, 1955.



5 Genève, Concours d'idées pour l'aménagement de la place des Nations, 1957. 1<sup>er</sup> prix: projet «00.007», André Gutton, professeur à l'Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts et à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris; collaborateur Yves Royard.

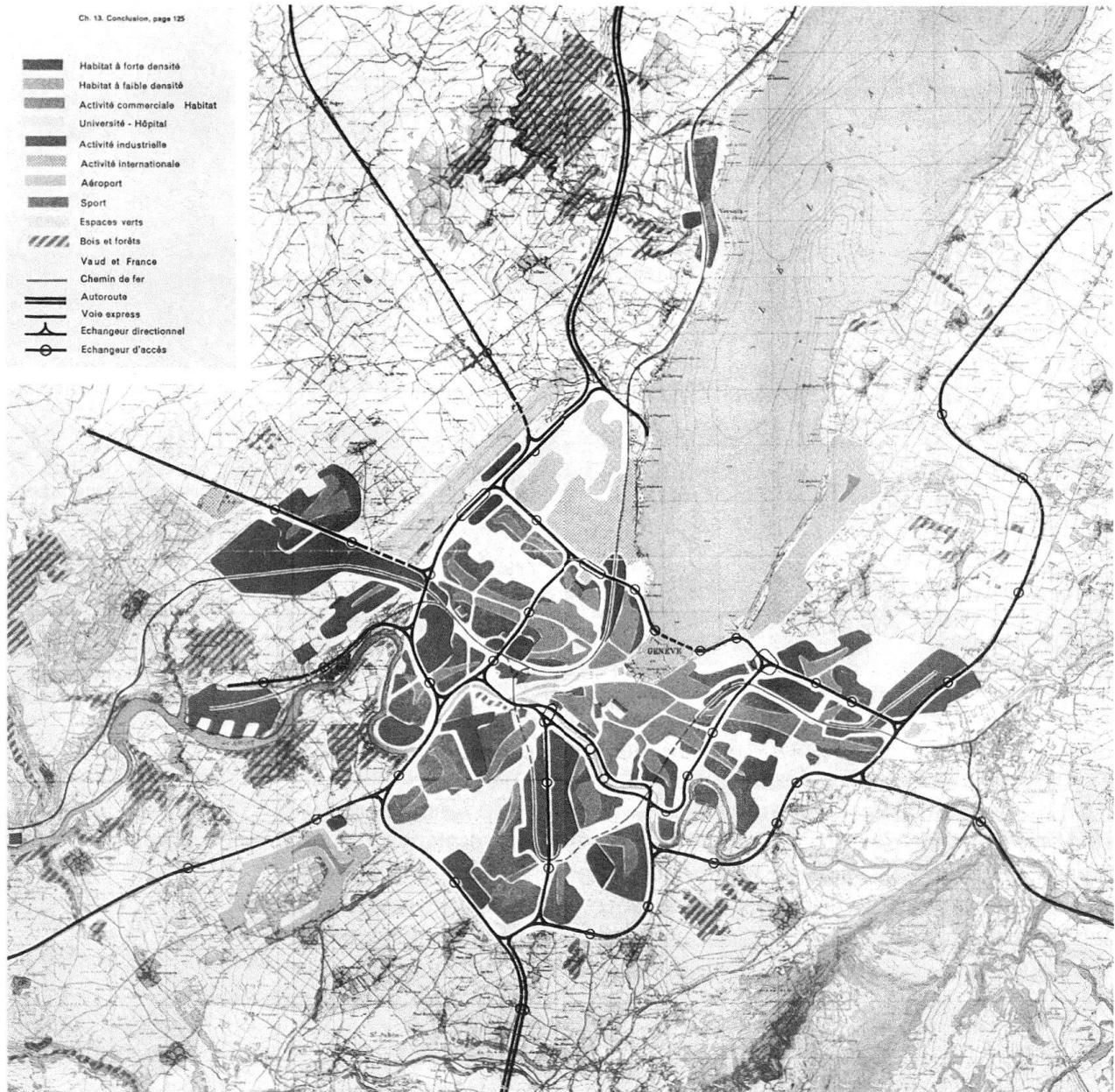
En 1957, le Rapport de la Commission du plan directeur<sup>20</sup> dénonce à son tour le développement trop rapide de Genève, qui ne tient pas compte des problèmes de croissance ni des principes de la Charte d'Athènes. Il analyse le fonctionnement des organes chargés des études et des réalisations en matière d'urbanisme et propose leur réorganisation<sup>21</sup>. En effet, selon ce rapport, l'actuel Service d'urbanisme n'a pas suffisamment de temps pour se consacrer aux recherches théoriques et à l'élaboration des principes et tracés d'un plan directeur<sup>22</sup>, son activité se résumant principalement à un travail de contrôle de l'architecture.

En 1966, la Commission d'urbanisme résume les activités de la dernière législature et publie son plan directeur pour 800 000 habitants<sup>23</sup>. Elle énonce l'inventaire des besoins, établit des cartes d'utilisation du sol, analyse l'occupation et les normes de toutes les zones légales de construction, élabore des rapports sur les plans alvéolaires, les équipements collectifs, la traversée de la rade, les transports en commun. Le bilan de cette législature montre que les équipements collectifs sont déficients et que l'asphyxie de la circulation est préoccupante.

### Les concours et plans d'aménagement ponctuels

Parallèlement à ces grands projets d'urbanisme, Genève lance des concours et présente des projets territorialement plus restreints, tels l'aménagement de la région située entre l'Arve et le lac et l'amélioration des forêts<sup>24</sup>. D'autre part, un concours d'idées est lancé en 1954





6 Genève, Plan directeur de 1965 pour 800 000 habitants (canton) en l'an 2015, 1:50 000.

par le DTP pour l'élargissement du pont du Mont-Blanc et l'étude des têtes de pont, ainsi que l'amélioration de la liaison routière entre les deux rives du lac<sup>25</sup>. Il est prévu que les voies de circulation rapide à sens unique, aménagées le long des quais et passant sous les têtes de ponts, soient doublées de voies bordières à circulation lente.

En 1956, un concours d'idées est ouvert pour l'aménagement de la place des Nations<sup>26</sup> et remporté par André Gutton, professeur à l'École nationale supérieure des Beaux-Arts et à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris, avec la collaboration d'Yves Roynard. Resté lettre morte, ce projet est toujours d'actualité, puisque l'ensemble de la zone dite internationale a été occupée de manière anarchique, sans plan d'urbanisation cohérent. Le concours pour la construction d'une maison des Congrès<sup>27</sup> est lancé en octobre 1958



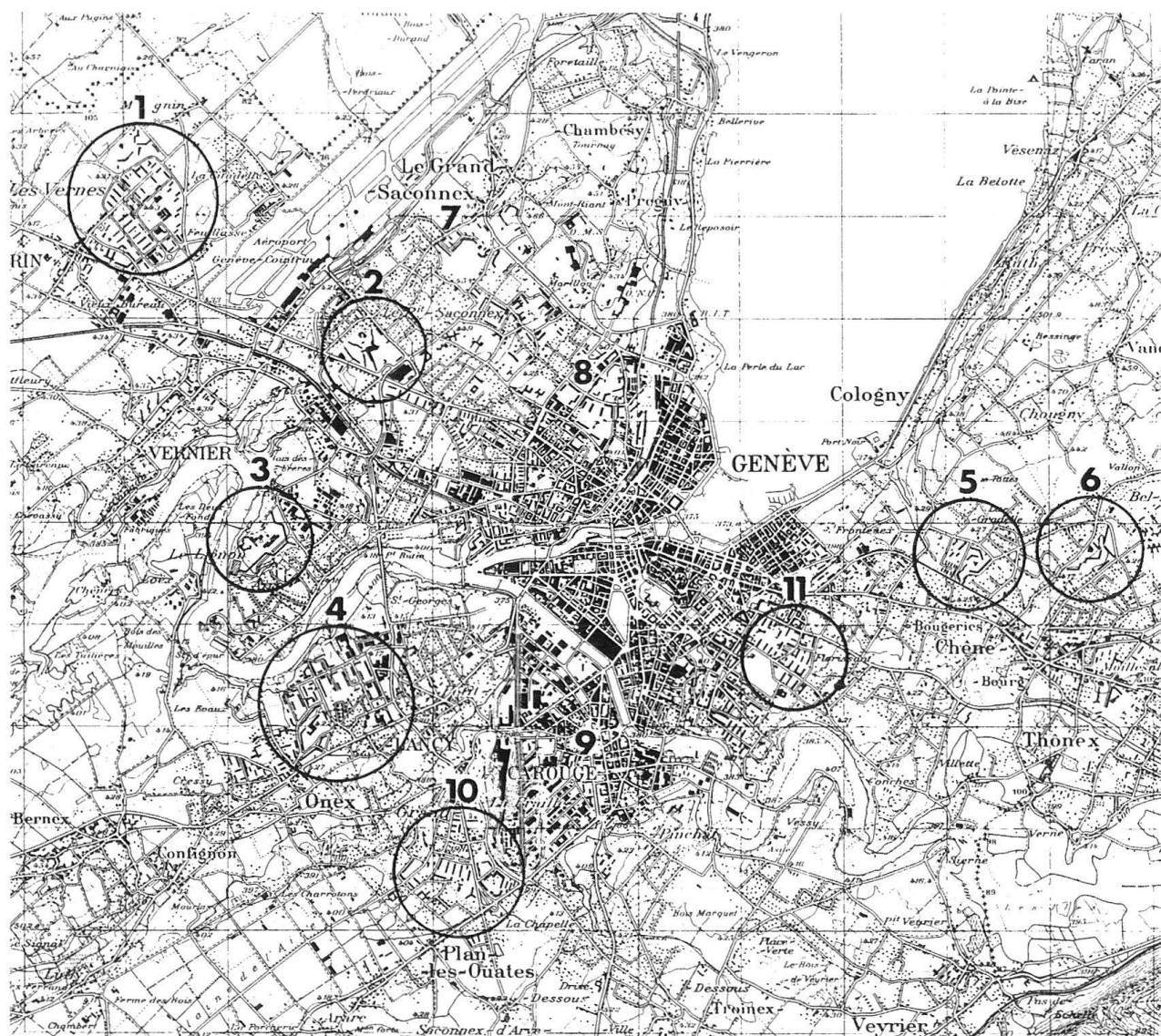
7 Genève, L'Hôtel du Rhône au quai du Seujet, construit par Marc-J. Saugey de 1947 à 1950.

par le Conseil administratif de la Ville de Genève. Ce projet ne se concrétisera qu'en 1973 avec la réalisation du Centre international de conférences de Genève (CICG).

### Réalisations de grands ensembles d'habitation

L'Etat adopte des plans d'aménagement pour l'urbanisation densifiée des grandes propriétés et quartiers de villas. On construit à grande échelle et en quantité. Au nom de l'idéologie hygiéniste et progressiste, les quartiers populaires réputés insalubres sont aseptisés, assainis. A ce titre, le centre de Genève est peu à peu investi de bureaux et de commerces, tels l'Hôtel du Rhône (1947-1950), les Terreaux-du-Temple (1951-1955), Mont-Blanc Centre (1951-1954) de Marc Saugey, ou le grand magasin «La Placette» de Pierre Braillard (1958-1962), refoulant ainsi ses habitants en périphérie.

La Loi générale sur l'organisation de la zone d'expansion et de développement, ratifiée en 1957 par le Grand Conseil, et les lois sur les HLM déterminent des zones à urbaniser et à développer et engendrent la création de grands ensembles d'habitation en périphérie du centre urbain. On voit ainsi naître, dans un ordre chronologique, Malagnou-Parc (1948-1951) et Miremont-le-Crêt de Saugey (1953-1957), l'ensemble résidentiel du parc de Budé par Addor, Julliard, Bolliger et Honnegger (1958-1962), les Tours de Carouge par Archinard, Barro, Brera, Damay, Mégevand, Schwertz et Waltenspihl (1958-1963), les HLM «Les Ailes» à Cointrin par Duret, Maurice et Dom (1959). Le parti architectural est souvent d'un grand intérêt, mais l'implantation au coup par coup et la structure d'ensemble laissent parfois à désirer. De nombreux chantiers d'immeubles d'habitation se concrétisent, paradoxalement, à l'époque de l'adoption des mesures fédérales anti-inflationnistes en 1964: la cité satellite de Meyrin par Ad-



8 Genève, Transformations après 1945. Cités satellites: Meyrin (1), Avanchet (2), Le Lignon (3), Onex (4), La Gardelle (5), Bel-Air (6); grands ensembles: Saconnex (7), Vermont (8), Tours de Carrouge (9), Grand-Lancy (10).

dor, Julliard, Bolliger et Payot (1961–1967), celle de Lancy-Onex par l'Etat de Genève (1961–1967), La Gradelle par Hentsch, Zbinden, Alfandary, Gampert et Gaulis (1963–1967), les Tours de Lancy par Jean-Marc Lamunière (1963–1964), la cité du Lignon par Addor, Julliard, Bolliger et Payot (1964–1971)<sup>28</sup>.

Dans un autre registre, il faut citer une intervention exemplaire qui témoigne de l'adresse de ses concepteurs, celle de l'école pavillonnaire du parc Geisendorf de Georges Brera et Paul Waltenspühl (1952–1967). Elle est le fruit d'une étude de l'ensemble des besoins liés à une école, tout en tenant compte de l'environnement naturel préexistant.

L'enseignement de l'architecture dans les années 1950 est marqué par la personnalité d'Eugène Beaudouin, professeur et directeur de l'Ecole d'architecture de Genève, créée en 1942, en même temps que l'Ecole d'architecture et d'urbanisme de Lausanne. En dehors de l'école, quelques architectes se réunissent en 1956 pour former un groupe d'étude, le Groupe Onze<sup>29</sup>, dont l'objectif est d'analyser



9 Genève, Vue aérienne du groupe scolaire du parc Geisendorf de Georges Brera et Paul Waltenspühl (1952–1967).

l'architecture dans son contexte économique, sociologique et statistique. Ce groupe se dissout en 1963, mais ses approches critiques ont marqué Genève. Prenons pour exemple le Centre sportif des Vernets réalisé par Albert Cingria, Jean Duret et François Maurice (1957–1958). Leurs réflexions sont à l'origine de la création, par Duret, Maurice et Jean-Pierre Dom, de l'Atelier d'architectes, rémanence des années 1930, qui préconise en particulier l'industrialisation du bâtiment.

## Conclusion

Peu avant la Seconde Guerre mondiale, d'importantes modifications liées essentiellement à la crise du logement ont engendré de nombreuses réflexions, rapports et projets. Bien qu'épargnée par les désastres et les aléas des tragiques événements, Genève a connu une rupture fondamentale dès 1945. Marquée par son destin de cité d'accueil et de centre touristique et commercial, elle devait alors s'ingé-

nier à se procurer tous les atouts pour répondre à sa réalité historique et à sa prétention de ville internationale. Dès lors se sont succédées de nombreuses recherches intéressantes et prometteuses, mais hélas disparates ou parfois utopistes, ayant trait à l'aménagement et au développement du territoire, aux liaisons routières, ferroviaires, fluviales et aériennes. Elles n'ont su empêcher l'implantation, au coup par coup, de grands ensembles d'habitation et l'asphyxie de la ville par la circulation automobile. En outre, cette période de «surchauffe» a créé de vives réactions contre l'emprise étrangère et l'extension démesurée de la ville. En effet, l'éternelle dichotomie entre «protectionnistes» et «progressistes» a provoqué une inévitable force d'inertie, empêchant toute décision propre à apporter une solution globale tenant compte de tous les facteurs liés au développement urbain.

Ainsi, les années 1950 n'ont pas su prévoir l'expansion de Genève, mais ont simplement tenté de l'administrer. On peut s'interroger sur la cohérence unissant les multiples rebondissements de cet âge d'or de la croissance. S'agissant d'une période aussi proche de nous, les enjeux sont encore d'actualité et les archives privées souvent d'un accès délicat. Une recherche historique approfondie de cette décennie fascinante, extrêmement complexe, reste donc à faire. Elle enquêterait sur des acteurs multiples, suivrait les méandres des débats politiques et techniques, retracerait la sociologie des professions et l'idéologie des protagonistes de l'urbanisation de Genève.

#### Zusammenfassung

Die Entwicklung der Stadt Genf wurde nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Rückkehr der internationalen Institutionen und durch einen massiven wirtschaftlichen Aufschwung geprägt. Die Absicht,



10 Genève, Vue générale du centre sportif des Vernets d'Albert Cingria, Jean Duret et François Maurice (1957–1958).

sich eine neue, moderne Infrastruktur für kurze und längere Aufenthalte zu schaffen, darunter auch Wohnungen mit etwas mehr Komfort, zog entscheidende Umwälzungen sowohl in städtebaulicher, architektonischer wie auch sozialpolitischer Hinsicht nach sich. Wie andere europäische Städte durchlebte auch Genf ein massives Stadtwachstum, wobei die historischen Zentren ihre Bedeutung verloren. Die Beengtheit seines kantonalen Territoriums durch die politischen Grenzen und das Fehlen eines Hinterlandes machten aus dem Kanton Genf ein eigenes Stadtgebiet. Trotz zahlreichen Untersuchungen, Studien, Projekten, Bebauungsplänen und städtebaulichen Wettbewerben, die aber nie zur Ausführung gelangten, entstanden im Kanton Genf eine Vielzahl von ausgedehnten Eingriffen, die das harmonische Gleichgewicht der Stadt und ihres umgebenden Landes empfindlich störten. In den fünfziger Jahren vermochte man die Entwicklung von Genf nicht vorauszusehen, sondern man hat lediglich versucht, sie zu verwalten.

La Ginevra del dopoguerra è segnata dal ritorno e l'insediamento delle organizzazioni internazionali e da una crescita economica notevole. La sua volontà di dotarsi di un'infrastruttura moderna a carattere permanente e puntuale, così come di alloggi salubri, ingenera sostanziali cambiamenti dal punto di vista sia urbanistico e architettonico che socio-politico. Analogamente ad altre città europee, Ginevra vive uno sviluppo dirompente con la perdita dell'originaria funzione da parte dei suoi nuclei storici. L'esiguità del territorio cantonale stretto dalle frontiere politiche e l'assenza di un retroterra, le conferiscono tuttavia un carattere originale di città-stato. Nonostante tutte le analisi condotte, i numerosi studi, progetti, piani regolatori e concorsi urbanistici, mai applicati, l'insieme del cantone subisce un processo inflazionistico incontrollabile caratterizzato da interventi su larga scala e quantitativamente rilevanti, i quali compromettono l'equilibrio e l'armonia della città e della sua campagna circostante. Il decennio degli anni 1950 non ha saputo prevedere lo sviluppo di Ginevra, limitandosi ad amministrarlo.

Riassunto

<sup>1</sup> De 1950 à 1960, l'accroissement de la population se chiffre à environ 16% dans le centre urbain et à environ 52% dans les communes genevoises.

<sup>2</sup> ERNEST MARTIN, Genève, cité internationale, in: *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1948, pp. 170–175.

<sup>3</sup> Le «Rapport de la Commission du plan directeur», du 2 décembre 1957, présenté par l'INTERASSAR (Intergroupe des associations d'architectes du canton de Genève), propose une nouvelle commission d'urbanisme qui sera instituée par la loi du 24 février 1961, mise en place en 1962 par le nouveau chef du DTP, François Peyrot. Son objectif consiste à organiser l'extension de l'agglomération et l'aménagement du territoire du canton, en tenant compte des données et influences régionales (800 000 habitants pour l'an 2015).

<sup>4</sup> Il s'agit de la Loi sur les constructions et installations diverses (LCI) et de la Loi sur l'extension des voies de communication et aménagement des quartiers ou localités (LEA) de 1929, modifiée en 1940, puis en 1961. En 1952, la 5<sup>e</sup> zone de la loi de 1929 est subdivisée en zone A (villas) et en zone B (agriculture). En 1957, la Loi sur le développement de l'agglomération urbaine, s'appuyant sur la LCI et la LEA, et les lois HLM (ou lois Dupont) sur le subventionnement du logement à but social et à loyer modéré de 1955, 1957 et 1961, favoriseront la construction des cités satellites des années 1960.

Notes

- <sup>5</sup> ALBERT BODMER, «Les grands travaux à Genève», in: *Strasse und Verkehr – La route et la circulation routière*, 1944, n° 11, p. 170–175.
- <sup>6</sup> LÉON NICOLE, *Les grands travaux!*, Genève 1945.
- <sup>7</sup> Jean-M. Bommer, André Bordigoni, Arnold Hoechel, Ernest Martin, Joseph-Marc Saughey. La Commission organise un bureau d'étude dont la direction est confiée à Ferd. Duc, architecte. Certaines recherches sont confiées à Adolphe Guyonnet, Francis Quétant et Jean-Jacques Honegger, architectes. Albert Bodmer, chef du Service de l'urbanisme, et Frédéric Gampert, architecte de la Ville, représentent l'Etat et la Ville de Genève.
- <sup>8</sup> *Rapport général de la Commission d'étude pour le développement de Genève, mandatée par le Département des travaux publics*. 1948, Genève 1948. Ce rapport propose la réorganisation des quartiers anciens, l'ordonnance de ceux qui sont à créer et un plan de synthèse de la ville future. Ce même rapport préconise l'adoption du projet d'une zone industrielle à circonscrire dans le secteur Praille-Acacias qui aboutira, en 1958, à la création d'une fondation de droit privé, la FIPA.
- <sup>9</sup> A. MARAIS, «Faut-il étendre les zones urbaines de Genève?», in: *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1955, n° 19–20, p. 302–304. – JEAN-M. BOMMER, «Genève, développement et urbanisme», in: *Vie, art, cité*, 1961, n° 5, p. 56–57.
- <sup>10</sup> *Mémorial des séances du Conseil municipal*, 9 octobre 1953, p. 287–308.
- <sup>11</sup> JEAN-JACQUES DÉRIAZ, *Genève sans urbanisme, où allons-nous?*, Genève, octobre 1953.
- <sup>12</sup> Tels l'Hôtel du Rhône, des «dents de scie» des Terreaux-du-Temple ou de la «verrue» de Chantepoulet, Mont-Blanc Centre et son cinéma Plaza. Pour mener à bien ses divers grands chantiers parallèles, cet architecte genevois emploie alors 25 à 40 personnes. – Cf. le numéro spécial consacré à Marc-J. Saughey, in: *Faces*, n° 21, automne 1991.
- <sup>13</sup> Projet de plan directeur pour 300 000 habitants, présenté par Maurice Braillard en 1935.
- <sup>14</sup> GEORGES BRERA, PIERRE NIERLÉ et PAUL WALTENSPUHL, «Projet d'aménagement routier de la ville et du canton de Genève», in: *Architecture formes fonctions*, n° 4, 1957, p. 63–67.
- <sup>15</sup> Publiée pour la première fois en 1942, cette charte d'urbanisme a été établie lors des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) de 1933, à Athènes.
- <sup>16</sup> De 1908 à 1942, pas moins de 27 projets émanant de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin ont prévu la jonction entre le Rhône et le Léman.
- <sup>17</sup> Rapport BIERMANN, «Etude générale de la circulation à Genève», 1959.
- <sup>18</sup> MARC J. SAUGEY, «Les routes nationales dans l'agglomération urbaine de Genève», in: *Werk*, n° 10, octobre 1961, p. 344–345. – JEAN-MARC LAMUNIERE, «Stratégie et projet d'un architecte urbaniste. Le rôle de Marc. J. Saughey dans la Genève des années cinquante et soixante», in: *Faces*, n° 21, automne 1991, p. 18–23.
- <sup>19</sup> Composé des architectes Marcel Bonnard, François Bouvier, Georges Brera, Gérard Châtelain, Antonio Galeras, Arthur Lozeron, François Martin, Werner Meyer, Claude Michaillet, Marc Mozer, Pierre Nierlé, Jean Pagé, Dominique Reverdin, Marc J. Saughey, Paul Waltenspuhl. – Cf. «Genève (Grande Rade) 500 000 habitants. URBAT Groupe d'architectes pour l'étude des problèmes d'urbanisme à Genève», in: *Architecture formes fonctions*, n° 7, 1960/61, p. 211–213.
- <sup>20</sup> «Rapport de la Commission du plan directeur», présenté par l'INTERASSAR (Intergroupe des associations d'architectes du canton de Genève) le 2 décembre 1957. Pour le Comité de l'INTERASSAR: Louis Payot, vice-président de la SIA (Société suisse des ingénieurs et architectes, section de Genève) et président de l'INTERASSAR, Marcel Bonnard, président de la FAS (Fédération des architectes suisses, section de Genève), Claude Grosgrin, président de l'Association syndicale des architectes du canton de Genève, et Georges Brera, délégué des CIAM, groupe de Genève. Pour la Commission du plan directeur: Georges Brera, président, Charles Billaud, Pierre Braillard, Arthur Bugna, André Gaillard, Arthur Lozeron, André Rivoire et Marc Saughey.
- <sup>21</sup> Placé sous la dépendance directe du chef du DTP, un nouvel organisme serait chargé, dans le cadre d'un plan directeur, de définir les principes d'urbanisme et de créer un Collège du plan directeur qui se verrait confier des compétences plus étendues que celles de la Commission d'urbanisme existante. Une Commission d'architecture remplacerait la Commission d'urbanisme et l'application du plan directeur pourrait être confiée au Service d'urbanisme.
- <sup>22</sup> «Urbanisme genevois. Genève: urbanisme et schéma des grandes circulations», in: *Bulletin technique de la Suisse romande*, n° 3, février 1964, p. 61–65.
- <sup>23</sup> *Premier compte-rendu de la Commission d'urbanisme. République et Canton de Genève. Législature 1962–1965*, Genève 2 mai 1966. – Commission alors composée de François Peyrot, président, conseiller d'Etat chargé du DTP, Marc Saughey, vice-président, architecte-urbaniste. Membres titulaires: Jean-Louis Biermann, ingénieur, Georges Brera, Arthur Bugna, Charles Geisendorf et Claude Grosgrin, architectes, Albert Eggemann, médecin, Roger Girod, sociologue. Membres suppléants: Charles Aubert, économiste, Gérard Châtelain et Marc Mozer, architectes, Pierre Tremblat, ingénieur. Experts: Jacques Rerolle, président de la première section au Conseil général des Ponts et Chaussées, Ministère de l'équipement, Paris, et André Gutton, architecte en chef des bâtiments

civils et palais nationaux, professeur à l'ENSBA, urbaniste, Paris. – Remis à jour en 1970, le plan directeur a acquis une portée juridique en 1988, ne remettant pas en question les zones légales de construction, mais ajoutant la protection de la zone agricole.

- <sup>24</sup> En 1945, une commission de 7 architectes est désignée pour étudier, dans le cadre du Plan d'aménagement national, la région entre Arve et lac, et mettre en place un plan de coordination des routes et artères cantonales de cette région. – *Plan général pour l'amélioration des forêts du canton de Genève présenté par le Département de l'intérieur et de l'agriculture et approuvé par le Conseil d'Etat le 29 novembre 1949*, Genève 1949.
- <sup>25</sup> Rapport du jury en 1955: 1<sup>er</sup> prix, projet «Roue libre»: A.Heitz, architecte, Sursee, et A.Kost, ingénieur, Sursee. – Cf. «Concours d'idées en vue de l'aménagement des voies de circulation entre la rue du Mont-Blanc et le Grand-Quai à Genève», in: *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1955, p.140-144.
- <sup>26</sup> Le DTP, d'entente avec l'Office européen des Nations Unies, ouvre en 1956 un concours d'idées en vue de l'aménagement de la place des Nations et de l'entrée du Secrétariat du Palais des Nations. 1<sup>er</sup> prix: projet «00.007»: André Gutton. – Cf. «Concours d'idées pour l'aménagement de la place des Nations, à Genève», in: *Bulletin technique de la Suisse romande*, n° 15, 1957, p.239-261. – ANDRÉ GUTTON, «Le concours international pour la place des Nations à Genève», in: *La vie urbaine*, (1959).
- <sup>27</sup> 1<sup>er</sup> prix: projet «Clarté», R.Tschudin et G.Belussi, architectes à Genève et Bâle. – Cf. «Concours pour la construction d'une maison des Congrès, à Genève», in: *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1959, n° 17, p.237-251. – «Maison des Congrès, Genève, Marc J.Saugey», in: *Architecture formes et fonctions*, 1959. – Dans son rapport de 1948, la commission d'urbanisme demandait déjà la création d'une maison des Congrès.
- <sup>28</sup> ANDRÉ CORBOZ, JACQUES GUBLER et JEAN-MARC LAMUNIERE, *Guide d'Architecture moderne de Genève*, Lausanne 1969.
- <sup>29</sup> J.Bardet, P.Borsa, P.Bussat, A.Damay, J.-P.Dom, J.Duret, J.-M.Lamunière, F.Maurice, J.Nobile, A.Ritter.

1: Rapport de la Commission d'étude pour le développement de Genève, 1948. – 2, 4: *Architecture formes+fonctions*, n°4, 1957. – 3: *Faces*, n° 21, automne 1991. – 5: André Gutton, «Le concours international pour la place des Nations à Genève», in: *La vie urbaine*, s.d. (1959), p.15. – 6: Premier compte-rendu de la Commission d'urbanisme, 1962-1965. – 7: Archives Saugey. Ecole d'architecture de l'Université de Genève. – 8: *Werk – Architèse*, 15-16, 1978. – 9, 10: G.Klemm, *Documentation photographique*, Ville de Genève.

Sources  
des illustrations

Catherine Courtiau, lic. ès. lettres, historienne de l'art, 45, quai Charles-Page, 1205 Genève

Adresse de l'autrice