

# LE FIL DU RHÔNE



Ville de Genève



# Le Fil du Rhône

Projet : Julien Descombes

# Pour une politique urbaine du Fonds municipal de décoration

Le site fluvial urbain de Genève, entre le pont du Mont-Blanc et le nouveau barrage du Seujet, fait actuellement l'objet de transformations radicales. Ces circonstances ont suscité réflexions et projets liés à la réaffectation du site et de ses bâtiments industriels désormais tous désaffectés.

Or, ces propositions sont survenues à un moment où le Fonds municipal de décoration s'interrogeait sur ses activités et où ses préoccupations rejoignaient celles du Service d'aménagement urbain de la Ville, notamment en matière de qualité de l'environnement urbain.

Au lieu de procéder à des achats d'œuvres d'art disposées ensuite dans des lieux publics, selon une démarche désor-

mais traditionnelle, le Fonds municipal de décoration a souhaité participer à l'amélioration esthétique de l'aménagement d'une zone donnée, autrement dit contribuer à une opération globale d'«embellissement» comme on disait au XIX<sup>e</sup> siècle.

Deux études avaient été esquissées en 1991. L'une réalisée par Julien Descombes et Roberto Broggin, l'autre par un groupe animé par Roman Juon et Philippe Beuchat. A partir de ces réflexions, la commission du Fonds de décoration a défini un concept d'approche globale du site allant du pont du Mont-Blanc à la Pointe de la Jonction avec les objectifs suivants :

- rendre à la promenade et au cheminement des piétons les abords du fleuve, les

- îles, la digue centrale, les quais, les ponts, les passerelles, les places et les têtes de pont;
- réaliser une opération de mise en valeur de ce périmètre, en privilégiant le dégagement de l'espace public et le traitement esthétique des surfaces et des aménagements indispensables ainsi qu'en préservant les éléments du patrimoine architectural et urbain;

- prévoir une réalisation du projet par étapes, selon les moyens à disposition, et sans que la conception d'ensemble ne soit perdue de vue.

Le mandat d'étude fut confié à Julien Descombes, architecte, qui invita les artistes Ellen Versluis, Nathalie Wetzel et Nicolas Rieben à travailler avec lui.



Au printemps 1994, le Conseil administratif accueillit favorablement ce projet et mit en œuvre une coordination entre le Fonds municipal de décoration et les services municipaux.

Un échange d'informations s'est alors effectué entre toutes les instances concernées par l'aménagement du site, notamment les services de la Ville, le Département des travaux publics et de l'énergie, les Services industriels de Genève, avec les représentants desquels le projet a été discuté.

Parallèlement, selon l'usage, une consultation des riverains, des associations de protection du patrimoine et des milieux culturels intéressés a été organisée: ils ont été informés, sollicités de prendre parti

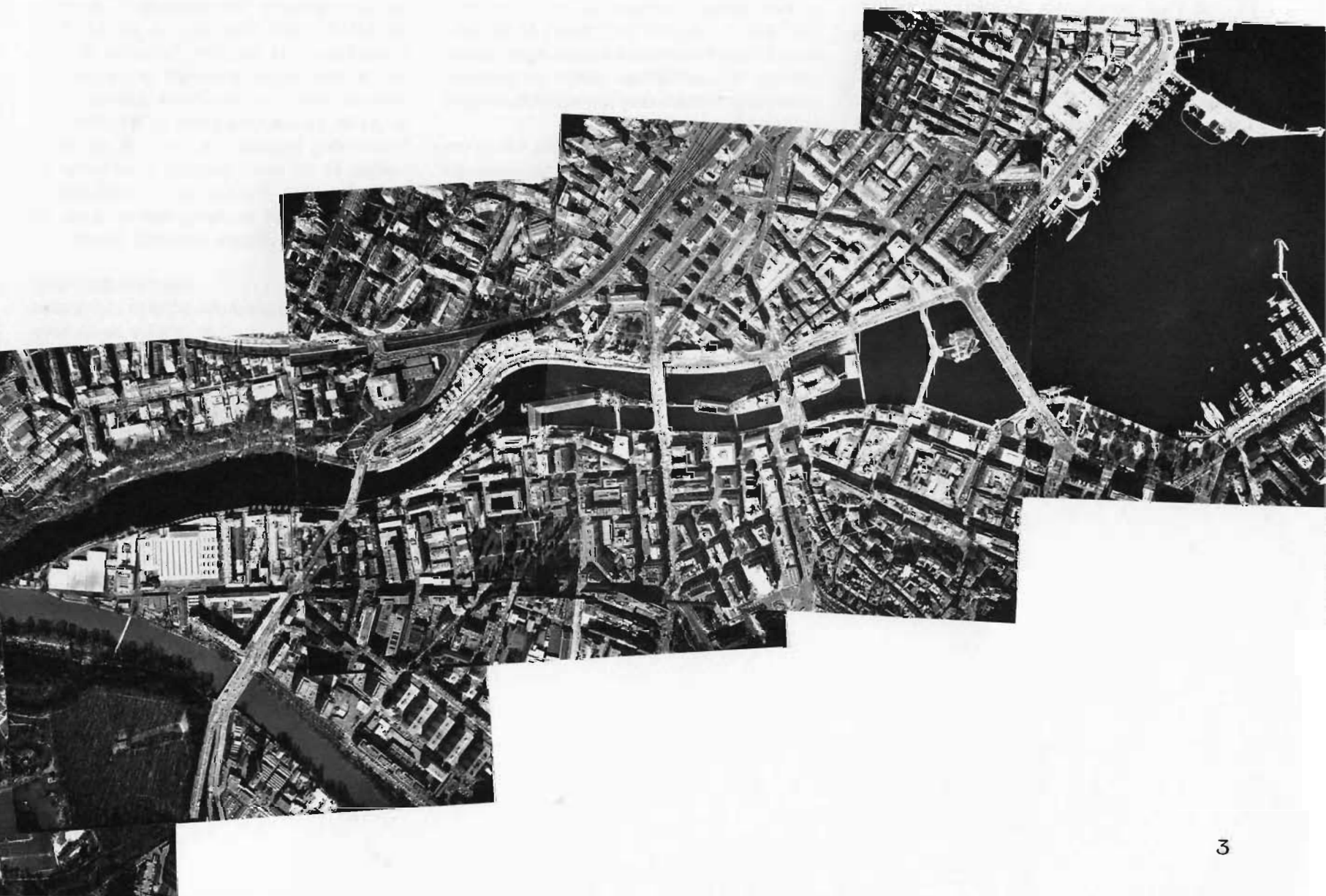
en faveur du projet et de participer à sa promotion.

Le Fonds municipal de décoration espère inaugurer par le projet *Le Fil du Rhône* une pratique qui intègre désormais les artistes à l'aménagement urbain proprement dit. Il souhaite ainsi favoriser une heureuse transformation du site fluvial de Genève en incitant le plus grand nombre de partenaires à y prendre part.

*Pour le Fonds de décoration  
de la Ville de Genève:*

*Alain Vaissade, Président*

*Jacqueline Burnand, Vice-présidente*



# Jalons historiques



Le plan d'eau formé par l'émissaire du Léman et le Rhône à Genève constitue un «monument paysager», qui est resté lié au cours de l'histoire à des fonctions vitales pour l'existence de la communauté.

Il s'est transformé en relation permanente avec le processus d'urbanisation et les révolutions technologiques, scientifiques et sociales touchant à la défense, à la navigation, à l'hygiène, à l'hydraulique, au pompage et à la distribution d'eau, à l'énergie motrice, au tourisme, aux bains, au sport, à la circulation, à l'urbanisme, à l'architecture, à l'esthétique paysagère et à l'économie en général.

Comme pôle d'attraction et moteur de l'économie, l'espace lacustre et fluvial n'a cessé d'être gagné par des implantations. Celles-ci ont, de l'époque romaine à nos jours, réduit de moitié sa surface: de l'Île à

Rive, les quartiers bas de la ville ont été gagnés sur l'eau par opérations successives de remblaiement et d'urbanisation planifiée; les défenses militaires, les ponts et les ouvrages industriels ont ajouté leur emprise, puis les quais modernes, les parcs, les promenades, le parking sous-lacustre et, pour finir, le nouveau barrage du Seujet et sa centrale hydro-électrique.

En même temps s'affirmait l'urgence de sa sauvegarde pour les besoins de la navigation, de l'alimentation en eau et de la santé publique, des équilibres hydrologiques et écologiques, de l'esthétique urbaine et du tourisme. Cette contradiction s'est traduite par de violents conflits d'intérêts, opposant notamment les particuliers aux autorités de la République, contraintes à un contrôle permanent. Une des conséquences de cette contradiction inhérente à des usages incompatibles du plan d'eau furent les déplacements d'amont en aval des activités les plus polluantes.

Il ne reste pratiquement plus rien d'immédiatement visible de la configuration du Rhône dans son passage à travers la ville avant le XVIII<sup>e</sup> siècle. Les accents de l'aménagement révèlent dans son état actuel une succession d'interventions du XVIII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle, diversement préservées et appréciées.

Ainsi, les étapes fortes de l'aménagement des rives du Rhône n'ont pas toujours

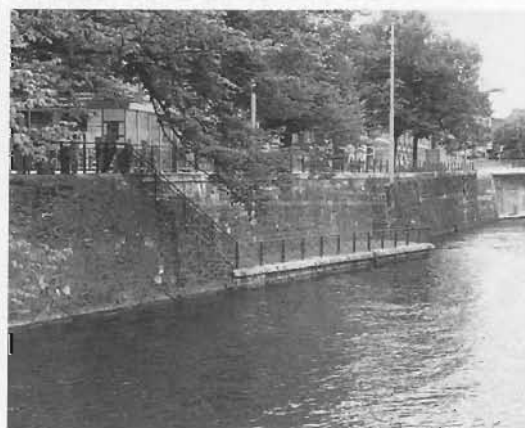
été jugées dignes d'être mises en valeur. Certaines se sont tout simplement effacées et n'existent plus que dans les archives et les mémoires. Les éléments conservés, comme le pont des Bergues ou le pont de l'Île, auraient besoin d'une réhabilitation pour être rendus à leurs valeurs fonctionnelles et esthétiques.

Le patrimoine industriel du plan d'eau a subi le même sort ambigu. C'est ainsi que l'on vient de supprimer le barrage à rouleaux de la Machine, mais que l'on s'efforce en même temps de préserver le pont. La digue centrale du fleuve et ses vannes sont transformées en promenade.

En confiant à Julien Descombes et aux artistes dont il s'est entouré le mandat d'un concept général d'amélioration de l'ensemble du périmètre qui va du pont du Mont-Blanc à la Jonction, le Fonds municipal de décoration affirmait sa volonté de renouer avec les meilleures interventions du passé, en assurant d'une part la réhabilitation des espaces, de certains de leurs usages et de leurs qualités matérielles et formelles et, d'autre part, l'expression d'une sensibilité contemporaine dans les rapports des habitants avec leur fleuve.

**Erica Deuber-Pauli**

*Département des affaires culturelles  
de la Ville de Genève*





### 1. Le pont de l'Île

L'histoire de ce passage, qui se trouve à l'origine de la ville, est complexe. Il est évoqué pour la première fois dans la *Guerre des Gaules* de Jules César en 58 avant notre ère.

Au début était un pont situé à la charnière de deux villes, la *Genava maior* de la rive gauche et la *Genava*

*minor*, le bourg de Saint-Gervais, sur la rive droite. Il s'inscrivait dans l'axe marchand de l'actuelle rue de Coutance et du parcours de crête de la haute ville. L'Île le divisait en deux tronçons distincts. Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, ce passage fut doublé et quatre ponts permirent dès lors de traverser le Rhône.

Après l'incendie d'un des ponts en 1867, les ou-

vrages, tous en bois, furent reconstruits en métal et réunis par des plateformes cimentées transformées en places de marché. Entre 1950 et 1960, ce dispositif fut entièrement reconstruit en béton armé et les plateformes furent transformées en parkings. Le pont de l'Île ne forme plus aujourd'hui qu'une vaste passerelle dédiée au trafic.

### 2. La place Bel-Air et le quai Besançon-Hugues

En 1670 le feu, né dans une des maisons du pont bâti reliant le bas de la colline à l'Île sur le bras gauche du Rhône, ravagea le cœur de la ville. Ce terrible incendie fit 121 morts et laissa un trou béant dans ce qui avait été le poumon économique de la cité. Le nouveau pont fut très vite reconstruit à son emplace-

ment traditionnel, entre la Porte de la Monnaie et la Tour de l'Île, mais sans les habitations, boutiques et moulins attenants, qui furent interdits. Pour asseoir le nouveau pont et renforcer le dispositif de défense de la ville, des «murailles» furent dressées devant les deux rives, ménageant des boulevards militaires. Celles-ci mirent fin aux inondations périodiques et inaugurèrent

l'histoire des quais (actuels quais Besançon-Hugues et de l'Île). La reconstruction du quartier ravagé conduisit aussi, sur proposition des responsables locaux des fortifications et de l'ingénieur hollandais Maximilien d'Yvoy, à la création d'une véritable place de type classique, la place Bel-Air, laissant apparaître le plan d'eau dans sa géométrie.



### 3. La Machine

Lorsque Joseph Abeille, originaire de Rennes et architecte du roi, fut appelé à Genève pour y construire l'hôtel particulier du banquier Antoine Lullin à la Tertasse, il fut sollicité à imaginer et diriger pour la Seigneurie – qui en rêvait depuis le temps de la Réforme – une machine de pompage des eaux destinées à alimenter les fon-

taines publiques, ainsi que les bassins privés localisés dans les cours des maisons les plus en vue de la cité. De 1708 à 1842, cette machine et sa digue de régularisation occupèrent le bras gauche du fleuve, à la hauteur amont de l'Île, en face de l'actuel quai Besançon-Hugues. En 1726, la Seigneurie racheta la machine d'Abeille. Celle-ci subit d'innombrables améliorations pour répondre

aux besoins et intégrer les nouvelles techniques de conception et de fabrication des roues, des conduites et des réservoirs, ainsi que les nouvelles connaissances hydrauliques touchant notamment au contrôle des débits et des forces.

Il faut se représenter le paysage fluvial industriel de cette époque: des rives irrégulières, des ports encombrés, des passerelles en bois sur fiches pour conduire aux édicules des latrines publiques, des claies pour la pêche, des

lavoirs, des épuisoirs, des teintureries, des boucheries et surtout des moulins munis de biefs. Un conflit durable s'installa avec les riverains du lac, en particulier avec Berne, maîtresse du pays de Vaud, qui imputait à cet encombrement, et en particulier au barrage de la Machine, l'impossibilité de l'écoulement des eaux et les inondations saisonnières des villes lémaniques.



#### 4. Les Bergues, le Grand Quai, l'Île Rousseau et la Machine (suite)

Entre 1825 et 1840 fut conçu par l'ingénieur Guillaume-Henri Dufour un nouvel aménagement du lac et du fleuve, avec un dessin pour les quais des deux rives, un nouveau pont relié à l'Île Rousseau, qui devint une promenade publique, une nouvelle Machine hydraulique disposée à la pointe amont de l'Île avec une passerelle pour la relier aux rives.

La Société des Bergues, un groupe de promoteurs privés dont Dufour était lui-même actionnaire, créa

devant Saint-Gervais, sur les terrains de l'ancienne indienne Fazy, un quartier de caractère résidentiel qui tranchait nettement avec le vieux faubourg et comportait le quai des Bergues, l'hôtel des Bergues et 25 immeubles d'habitation et de commerce. Elle finança le pont des Bergues conçu par Dufour et choisit d'ériger sur l'ancienne Île des Barques une statue de Rousseau par James Pradier et des peupliers évoquant le refuge du philosophe à Ermenonville. En face, à l'initiative des autorités, les immeubles du Grand Quai furent reconstruits ou leurs façades rhabillées pour



être mises en harmonie avec le nouvel ensemble.

Celui-ci, en dépit de son incontestable réussite, n'a survécu qu'en partie: le pont des Bergues a été reconstruit en 1879-1882 par Albert Odier, puis élargi en 1968-1970 en perdant ses balustrades néo-classiques. Le quai des Bergues a été élargi, l'hôtel des Bergues a été transformé et surélevé en 1917-1919, le Grand Quai a été remplacé en 1972-

1974 par un dispositif accordé au parking sous-lacustre, tous les immeubles des Bergues à l'arrière du front de quai ont été démolis en 1975-1978.

La Machine eut un sort meilleur. L'alimentation directe des domiciles privés en eau entraîna rapidement l'accroissement de l'ouvrage technique proposé par l'ingénieur de Béziers Jean-Marie Cordier en 1843-1844. Celui-ci fut aug-

menté d'une première aile en 1862, d'une seconde en 1872 et amélioré par l'introduction de turbines au lieu des roues et la création d'un réservoir à La Bâtie. Le barrage nécessaire à la régularité des fournitures mit le feu aux poudres dans le conflit séculaire opposant Genève aux Vaudois sur la question des inondations des rives lémaniques.

Le bâtiment primitif, ainsi agrandi, forme depuis lors, au centre de l'ensemble régularisé selon les principes de l'esthétique néo-classique, comme une porte fluviale de la ville.



#### 5. Les Halles de l'Île

Pour parachever l'aménagement néo-classique du plan d'eau, les abattoirs et boucheries de l'Île de 1726 furent remplacées en 1849 par de nouvelles halles, dues à Jean-Marie Gignoux. Le bâtiment forme une longue poupe en aval de l'Île, fonctionnel, percé de baies en plein cintre, habillé de roche blanche. Il comporte deux vaisseaux parallèles, précédés de dépendances (aujourd'hui disparues) et séparés par une allée qui

s'achève en aval par une abside en hémicycle. Il fut converti en halle de marché en 1876, après le déménagement des abattoirs aux bords de l'Arve. Une charpente métallique vitrée vint couvrir l'allée centrale, tandis que deux passerelles métalliques conçues par Odier étaient lancées en 1880 sur les deux bras du fleuve pour relier le marché aux quartiers alentour.

Rescapées d'une démolition programmée, privées de leur verrière, les Halles de l'Île abritent aujourd'hui des commerces culturels.

#### 6. La ceinture fazyste, les ponts du Mont-Blanc et de la Coulouvrenière, les quais et la rade

En 1849 fut soumise au suffrage populaire par le gouvernement révolutionnaire emmené par James Fazy la démolition de l'enceinte fortifiée de la ville. La décision tira un trait sur l'une des composantes traditionnelles de la ville de l'Ancien Régime. Les terrains libérés furent mis à la disposition de l'État pour l'établissement de nouveaux quartiers. La construction de la nouvelle ceinture

«fazyste», selon un plan strictement planifié, s'étira sur un demi-siècle, jusque vers 1900. Sur le tracé des boulevards de ceinture, furent lancés les deux ponts du Mont-Blanc et de la Coulouvrenière. Le pont du Mont-Blanc fut reconstruit en 1901-1903 par Georges Autran, puis élargi à deux reprises en perdant tous ses ornements. Le pont de la Coulouvrenière fut reconstruit en 1894-1896 à l'occasion de l'Exposition nationale par Constant Buttica, avec un décor de Paul Bouvier, architecte de l'Exposition,

et de Georges Habicht, architecte de la Ville, que l'élargissement du début des années 1970 a également fait disparaître.

Dans l'histoire du plan d'eau, la ville nouvelle apporta une contribution déterminante: la rade avec ses quais, ses promenades et ses jetées, aux Pâquis et aux Eaux-Vives de nouveaux ports et des ensembles d'immeubles résidentiels et hôteliers, qui transformèrent Genève en une ville d'eau de caractère cosmopolite.





### 7. Le Procès du Léman, les grands travaux du Rhône

En 1873 s'ouvrit devant le Tribunal fédéral le Procès du Léman. Il s'accompagnait d'une impressionnante série d'expertises et de grands projets de régulation

du niveau du lac et d'utilisation des forces motrices du Rhône, qui mirent aux prises les meilleurs ingénieurs et polytechniciens de Suisse, parmi lesquels le Genevois Théodore Turrettini. Il déboucha en 1884 sur une convention internationale

fixant le niveau maximum du lac et obligeant Genève à résoudre d'un coup tous ses problèmes hydrauliques. L'aménagement du fleuve qui vient de disparaître en partie, de la Machine à la Coulouvrenière, résultait de cette exigence. L'usine des Forces Motrices de la Coulouvrenière, le pont-barrage de la Machine, la division du Rhône en deux bras de hauteurs différentes à partir de ce barrage, la digue centrale avec ses vannes, tous les quais en aval de la Machine occasionnèrent entre 1885 et

1892 un chantier gigantesque dirigé par Turrettini. L'opération combina la régularisation des eaux du lac au niveau fixé par la convention et l'utilisation extensive de la puissance motrice du Rhône, qui permit d'assurer la distribution d'eau à distance, de supprimer les moulins, d'éloigner les fabriques des rives et, presque aussitôt, de produire de l'électricité. Aux quartiers d'ateliers se substituèrent, sur l'île et sur la rive gauche en aval, des immeubles de rapport et des usines modernes.

L'usine des Forces Motrices de la Coulouvrenière forme une longue bâtisse en L barrant le fleuve. A l'habillage architectural extérieur classicisant de l'architecte Georges Habicht, avec appareil de roche et décor sculpté monumental, s'oppose la modernité de la structure de béton et de métal bien visible à l'intérieur dans l'immense salle des machines conçue par Turrettini, qui abrita jusqu'au milieu des années 1980 dix-huit turbines Escher-Wyss.



### 8. Le quai Turrettini

En 1937-1939, à la suite de la démolition du vieux quartier médiéval de Saint-Gervais, et d'une correction importante du cours du Rhône du côté de la rive droite, l'architecte Maurice Braillard redessina le quai Turrettini. L'ouvrage monumental en gradins de

béton s'accompagna d'un décor soumis à concours et réalisé par Frédéric Schmiéd : deux figures à cheval personnifiant l'Aigle de Genève et la Colombe de la Paix. Ces travaux furent les seuls à apporter un début de concrétisation au projet d'une « Ville des Nations » sur la rive droite. Ils entraînèrent la démolition

de la passerelle métallique qui reliait la rive droite à l'île.

Le trou béant de la pente ne fut comblé qu'après-guerre, en 1948-1950, par l'édification de l'hôtel du Rhône par l'architecte Marc-Joseph Saugy.

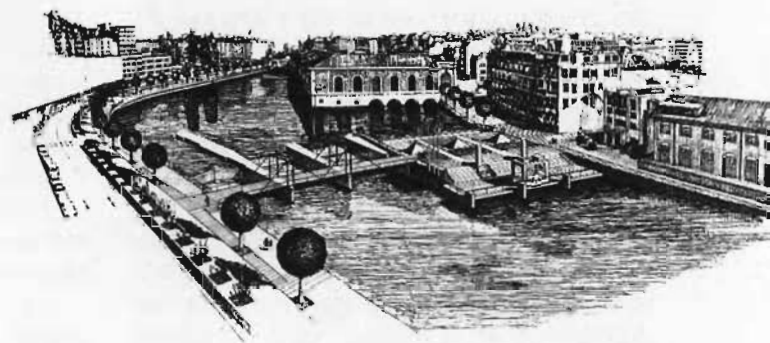
### 9. Le quai et le barrage du Seujet

Entre 1967 et 1984, en deux phases successives, le vieux quartier de fabriques et de jardins du Creux-de-Saint-Jean et de Sous-Terre fut rasé et sa topographie effacée pour céder la place à un vaste ensemble de logements et d'immeubles bancaires dominant un nouveau quai. Cette transformation radicale s'inscri-

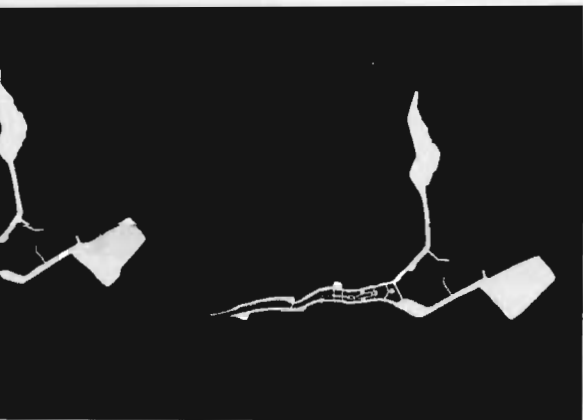
vit dans un plan de circulation concrétisé par la création du pont Sous-Terre sur le Rhône et d'une liaison rapide entre le sud-ouest de la ville et la gare Cornavin.

En constatant la caducité du barrage de la Machine et en choisissant en 1983 de reconstruire en aval de l'usine des Forces Motrices de la Coulouvrenière le nouveau barrage du Seujet, indispensable au

respect de la convention de régularisation du niveau du lac, on supprimait du même coup la différence de niveau des deux bras du fleuve et l'on condamnait l'usine vieille de cent ans. Ce barrage, couplé à une usine hydro-électrique et à une passerelle et dessiné, pour l'architecture, par François Mentha, est mis en service en 1995.



# Le projet : notes de travail



Ce travail est né d'une réflexion spontanée sur l'importance de l'espace du fleuve dans la ville. Ceci au moment où le fleuve était soumis à une profonde modification du système de régulation des eaux, où, simultanément, des mesures étaient prises pour diminuer le flux de circulation au centre-ville, et où, enfin, la plupart des anciens bâtiments industriels étaient promis à de nouvelles fonctions. Un premier projet, mené en collaboration avec Roberto Brogini, devait nous permettre de comprendre ces changements et de réagir à leurs implications.

La présente étude prolonge ce travail et développe une série d'hypothèses.

La situation actuelle du site résulte des modifications successives du rapport de la ville au fleuve. Les rives n'ont cessé de se déplacer, d'être déplacées, et l'eau qui pénétrait jusqu'au cœur du tissu urbain, fut le terrain d'édifications nouvelles. Tout au long du fleuve sont construits des ponts et des places qui sont les points d'ancrage de la ville au plan d'eau. Le Rhône n'est pas un continuum étroit au sein du tissu urbain, il entoure des bâtiments, il se dilate hors de la limite des quais en créant des ouvertures spatiales et visuelles qui se prolongent à l'intérieur de la ville.

De l'environnement totalement construit en amont aux rives entièrement arborisées en aval, l'espace du fleuve par ses dimensions et la diversité des situations qu'il traverse représente un enjeu d'importance pour l'amélioration de la qualité des espaces publics. Le réaménagement des bords du Rhône pourrait faire de ce site l'égal des parcs urbains : un vaste espace public ouvert dans la ville. (jd)

\*

Les quais-promenades de la rade, ouverture de la ville sur le lac, forment un système délimité en aval par le pont du Mont-Blanc. Le projet vise à prolonger ce système jusqu'à la Pointe de la Jonction.

Cette extension ne nécessite pas la mise en place d'un dispositif spectaculaire, mais plutôt un renforcement de l'espace public sur les deux rives du fleuve et sur l'île, c'est-à-dire la « couture » d'un sol aujourd'hui morcelé et fragmenté afin de retrouver et d'améliorer la continuité du parcours.

A petite échelle, celui-ci est dessiné par trois cheminements parallèles organisés en séquences successives, reliées les unes aux autres, et dont chacune possède, à l'intérieur de ses limites, son autonomie propre. Le projet est ainsi composé d'un ensemble de moments singuliers qui pourront se réaliser sans ordre chronologique précis, selon les circonstances. La structure est souple, d'autres pièces peuvent y prendre place, différents intervenants s'y intégrer.

Des interventions concrètes sont présentées qui mettent en jeu des solutions spécifiques à chaque lieu, souvent devenu illisible à force de superpositions, d'additions et d'accumulation d'objets hétéroclites. L'architecture a ici un double but : amener à une clarification de ces espaces et, accueillir et accompagner les promeneurs. (jd)

\*

Il faut bien se rendre à l'évidence, actuellement, la plupart des sculptures qui se trouvent dans des espaces publics ne font sens ni dans l'art ni dans la cité.

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, l'art s'est développé selon sa propre dynamique, privilégiant la référence à l'espace intérieur du musée. Conçue pour ce contexte « à part », l'œuvre « pure », quelle que soit sa qualité, une fois placée à l'extérieur devient problématique, souvent superflue, un objet, un obstacle, une décoration.

Le désir de décoration, d'embellissement, relève de cette recherche nostalgique et fusionnelle d'une relation qui aurait été perdue entre l'art et la ville, l'art et l'architecture. Que ce soit au XIX<sup>e</sup> siècle, en réaction à la modernité, ou durant ces quinze dernières années marquées par une relance spectaculaire de la commande publique, lorsque l'on s'efforce de transformer en espaces conviviaux ces espaces résiduels,

aléas de la spéculation immobilière et des tracés de la circulation. Mais le décor ne sauve ni de la grisaille ni de l'ennui.

Pour être réellement *public*, un espace ne peut fonctionner de manière isolée. Il fait partie d'un tout complexe, continu, hiérarchisé. Or l'artiste ne peut à lui seul créer cette continuité. D'autres acteurs partagent cette responsabilité, et les rôles ne sont ni interchangeables, ni concurrentiels. Dans cette perspective, l'œuvre de l'artiste ne saurait être une « intervention artistique », ponctuelle et autonome. Il ne s'agit pas d'additionner mais d'éclaircir, de féconder, d'interroger le paysage urbain. L'art public ne devrait pas être pour l'artiste l'occasion de « s'exprimer » en public, mais simplement d'effectuer un travail d'une autre nature que celui des constructeurs. (vm)

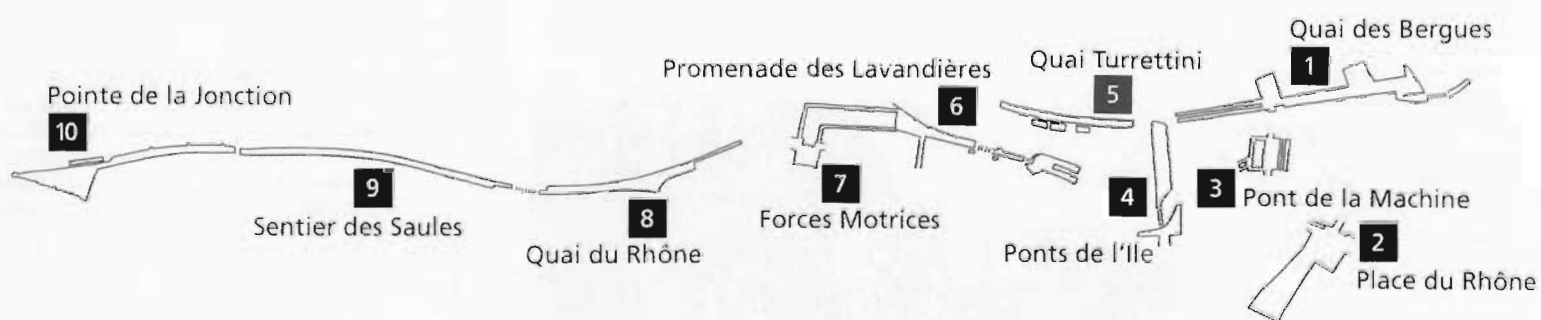
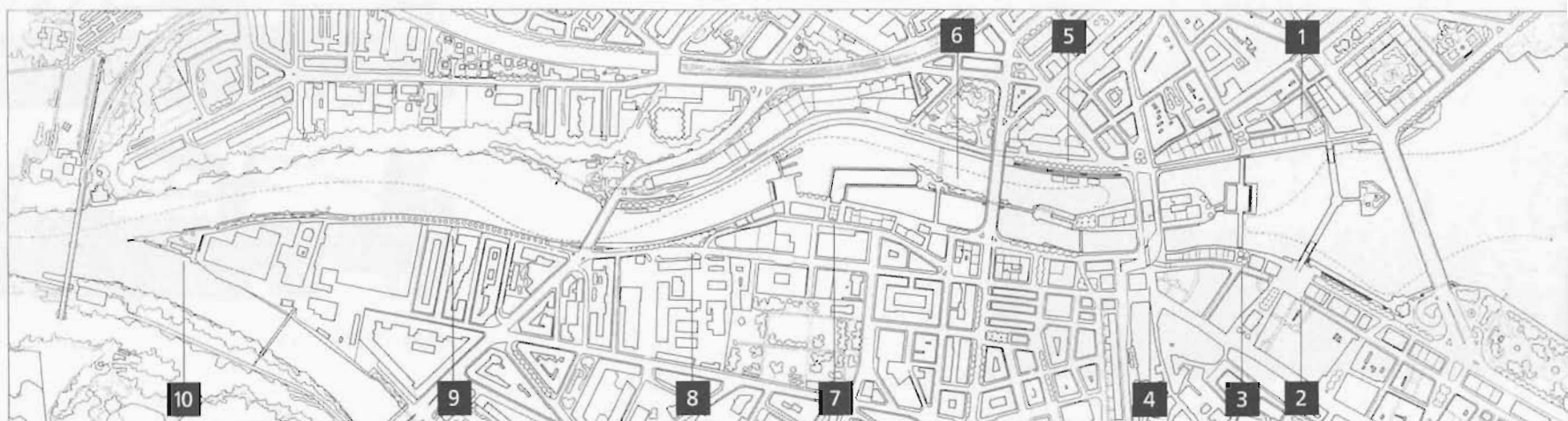
\*

D'ordinaire, ce sont les responsables institutionnels qui recensent l'ensemble des sites susceptibles d'accueillir une œuvre d'art. Nous connaissons les dangers de cette pratique : cosmétisme, incongruité, absence de sens.

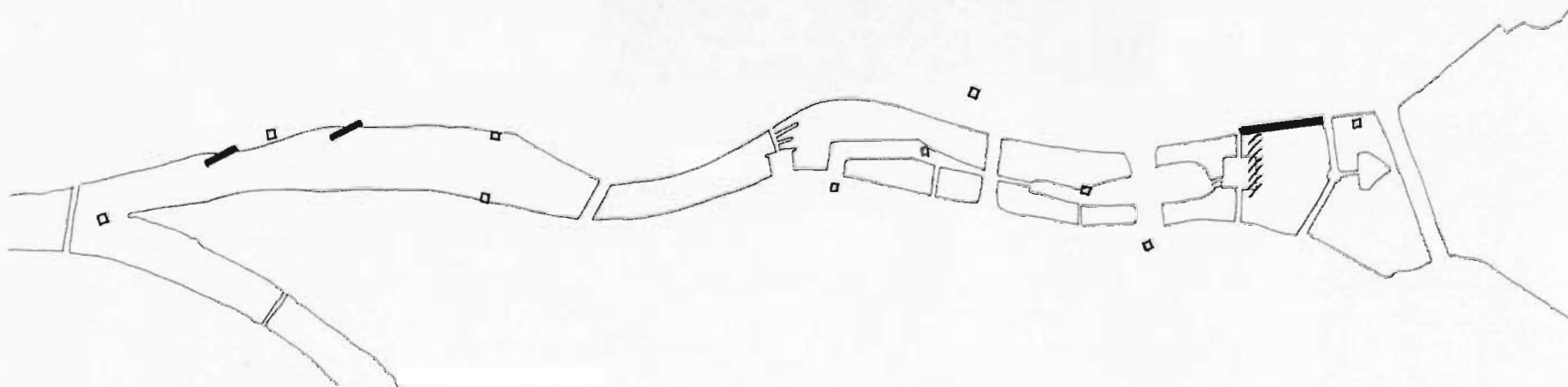
Pour le projet du *Fil du Rhône*, les termes de la commande se sont trouvés inversés. C'est à l'architecte, puis aux artistes qu'il a invités à travailler avec lui, qu'est revenue l'initiative de définir la nature des projets et d'identifier les sites. D'abord un parcours, un réseau d'espaces publics dans lequel les artistes ont été libres de choisir des lieux, parfois marginaux et décalés.

Leurs réflexions sur le territoire s'inscrivent hors des limites traditionnelles de l'objet, et a *fortiori* de la statuaire. Par leur horizontalité, elles se définissent comme un refus total de la monumentalité. Ces propositions, qui ne se manifestent pas d'abord comme une œuvre d'art, ne marquent pas l'espace de façon ostentatoire ou définitive. Réceptives aux modifications, évolutives et flexibles, elles deviennent un organisme vivant, s'opposant à toute notion de permanence et d'universalité.

Lisibles dans leur fonction et denses dans leur contenu, elles créent des lieux ouverts à la marche, à la rêverie, à la pensée. C'est peut-être dans cette interaction possible avec le passant que l'art dans l'espace public peut retrouver une fonction sociale, voire civilisatrice. (vm)



### Le Fil du Rhône: les dix propositions



### Localisation des interventions d'artistes

- ////// Ellen Versluis
- Nathalie Wetzel
- ◻ Nicolas Rieben

# Quai des Bergues



Avec l'opération des Bergues, le XIX<sup>e</sup> siècle construit un ensemble unitaire de part et d'autre de l'émissaire du lac. Un espace public est aménagé, délimité par une série de bâtiments parallèles aux rives, et constitué par les quais, les anciennes places portuaires et les nouveaux ponts, des Bergues et de la Machine. Un réseau de relations se tisse entre les rives ; pour la première fois, l'espace public s'ouvre au paysage du lac.

Cette ouverture fut occultée par la construction du pont du Mont-Blanc ; progressivement, les quais-promenades furent occupés par la circulation automobile. Actuellement, il ne subsiste de cet ensemble

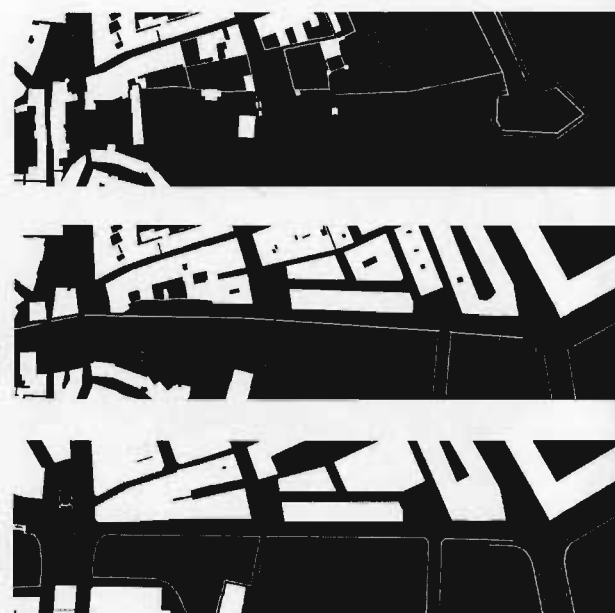
que la présence du front bâti.

Le projet esquisse la possibilité de retrouver le caractère premier du quai-promenade tout en tenant compte des impératifs de la circulation. La continuité

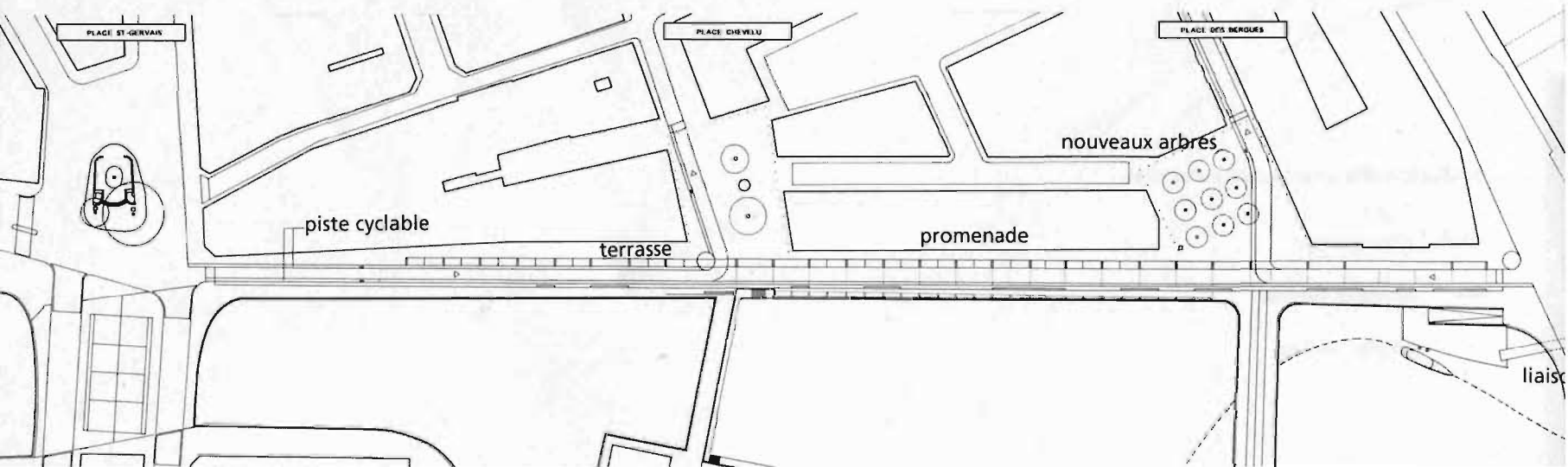
de la promenade, de la rive du fleuve à celle du lac, est établie par un passage sous le pont du Mont-Blanc. Sur le nouveau sol du quai des Bergues, les différents modes de déplacement – piétons, autos, vélos – sont suggérés par une série de bandes linéaires, qui composent une géométrie élémentaire sur l'ensemble du quai. Ces dernières intègrent les différents moments du parcours : la bande de circulation devient promenade, les places

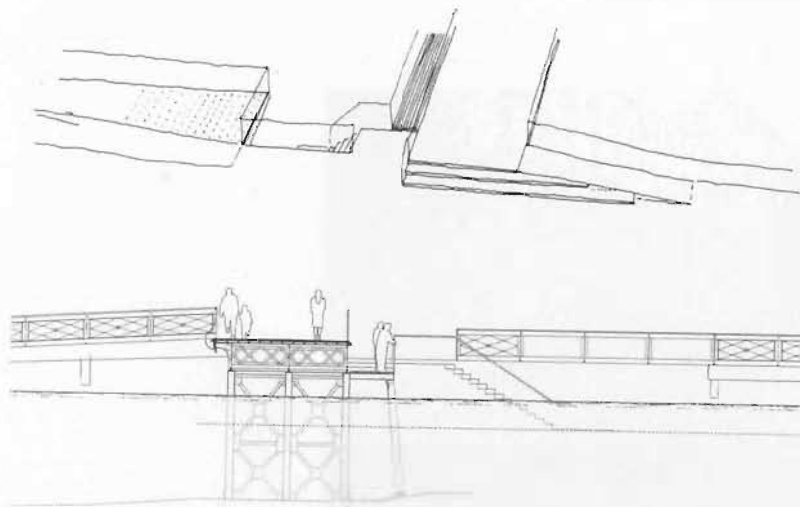
de stationnement terrasses, extensions de places, le trottoir et la piste cyclable se confondent en une seule surface. Cette série d'éléments linéaires dessinant le nouveau quai est ponctuée par un rythme transversal, permettant aux places de retrouver une liaison avec les ponts qui leur correspondent.

Entre ces lignes se développe l'intervention de Nathalie Wetzler sur la limite extérieure du quai.

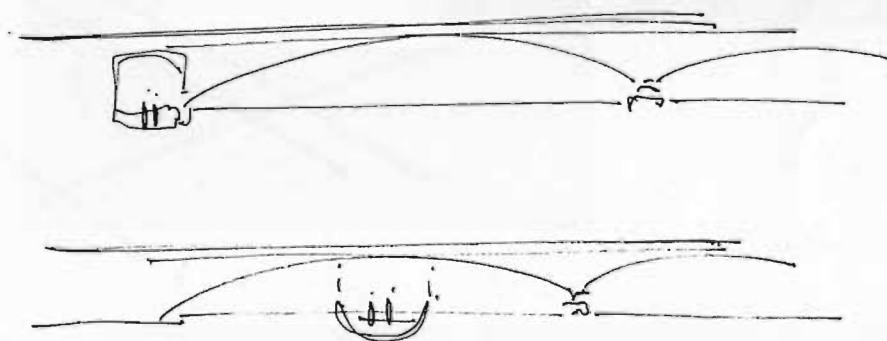
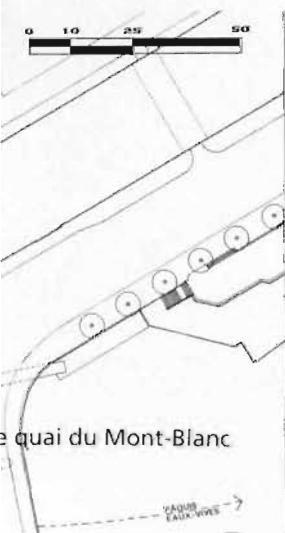
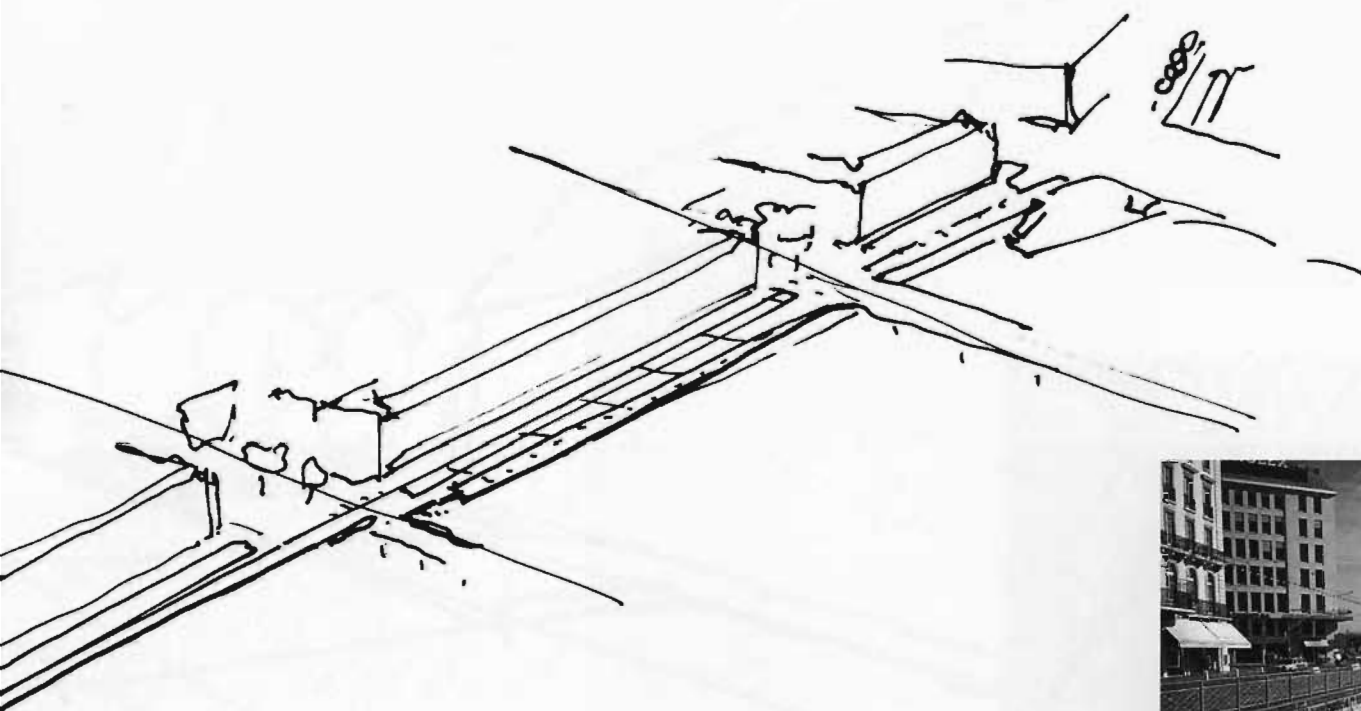


1726 - 1837 - 1993

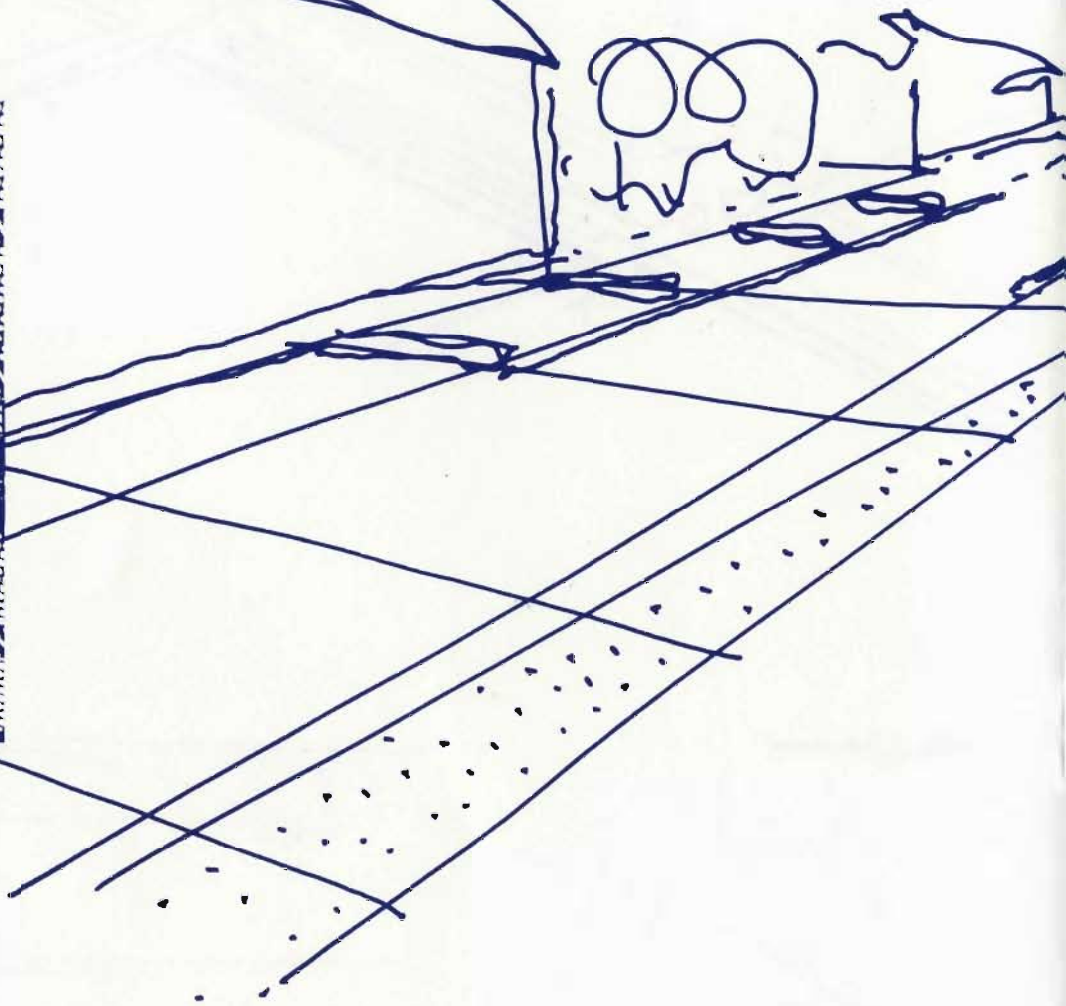
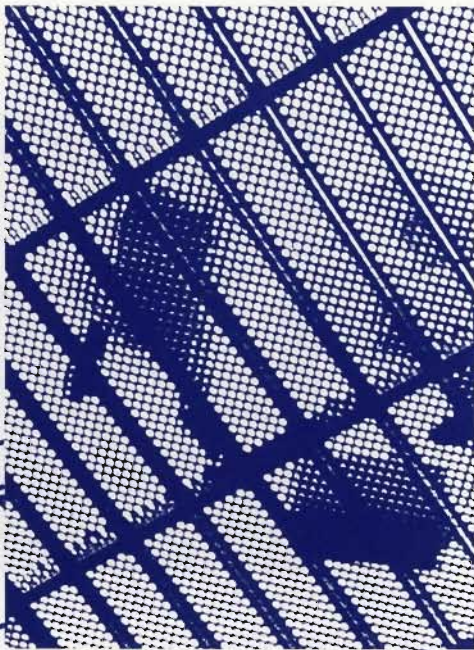


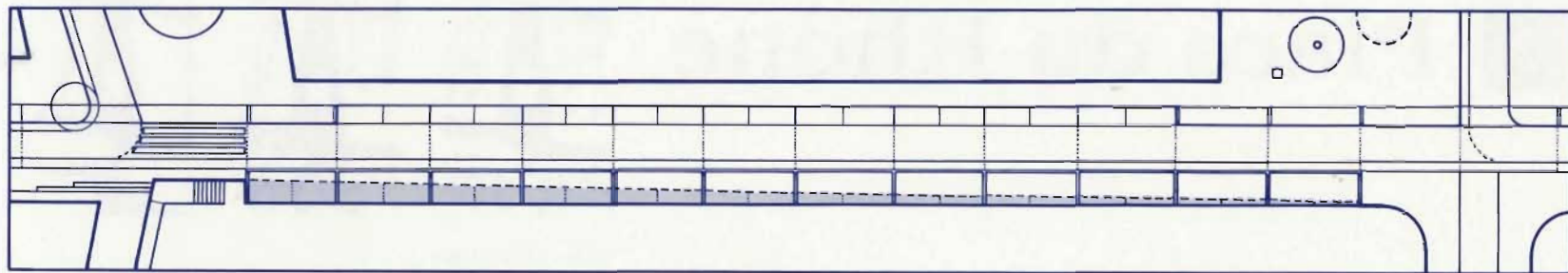


Étude de la liaison quai des Bergues-pont de la Machine



Deux variantes pour le passage sous le pont du Mont-Blanc





# Triangle / rectangle

*Projet: Nathalie Wetzel*

Durant les années 70, pour répondre à la densification du trafic, des travaux d'élargissement de la chaussée furent entrepris le long des quais. En plusieurs endroits, les urbanistes proposèrent un débordement du sol au-dessus de l'eau. C'est le cas pour le quai des Bergues: le trottoir, partant du pont du Mont-Blanc, prend d'abord appui sur le terre-plein puis s'en éloigne progres-

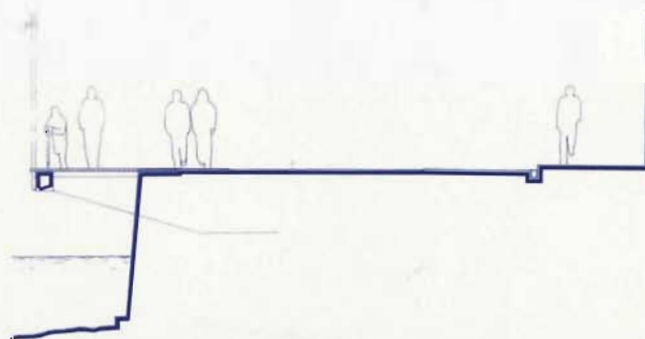
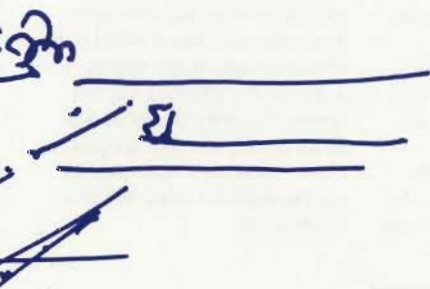
sivement et se retrouve entièrement suspendu sur l'eau, à la hauteur du pont de la Machine.

Ainsi, pour rester parallèle à la route, la bande de trottoir forme sur le fleuve un triangle rectangle très étiré.

Je propose de mettre en évidence cette situation. Il s'agit de remplacer cette partie du trottoir par une surface grillagée. Côté terre, les alvéoles de la grille sont remplies avec le ciment (ou goudron) dont est fait le

reste de la chaussée, afin que seul subsiste, à fleur de sol, le dessin de cette structure, saturée, solidifiée, compacte. Côté fleuve, la grille rend visible le cours de l'eau.

Cette trame, alternativement transparente ou opaque, en matérialisant la bande rectangulaire du trottoir, marque le passage entre plein et vide, solide et liquide. Elle dessine la diagonale du rectangle, ligne de partage entre ces deux états.



## 2 Place du Rhône



1726 - 1837 - 1993



Genève. Les Fêtes du Nouvel-An. Place de l'Eau.

Des trois anciens ports, Longemalle, Molard et Fusterie, ce dernier est le seul qui ait conservé un contact avec l'eau, par la place du Rhône, son débouché naturel vers la rade, aujourd'hui interrompu par la rue du Rhône. De la place des Trois-Perdrix jusqu'au Rhône, la succession des espaces ouverts témoigne de l'avancée progressive de la ville sur l'eau. Elle est aussi la trace de la relation entre la cité et le lac.

Un certain nombre de projets ont déjà été proposés pour ce lieu, ainsi que pour le pont des Bergues, en particulier celui présenté dans le cadre de l'exposition *Place!* en 1990. Aucune solution n'ayant abouti, nous proposons de reprendre l'idée d'un concours, ouvert à des groupes associant artistes et architectes.

Dès lors, nous pouvons définir une série de points qui nous paraissent importants dans la constitution d'un projet :

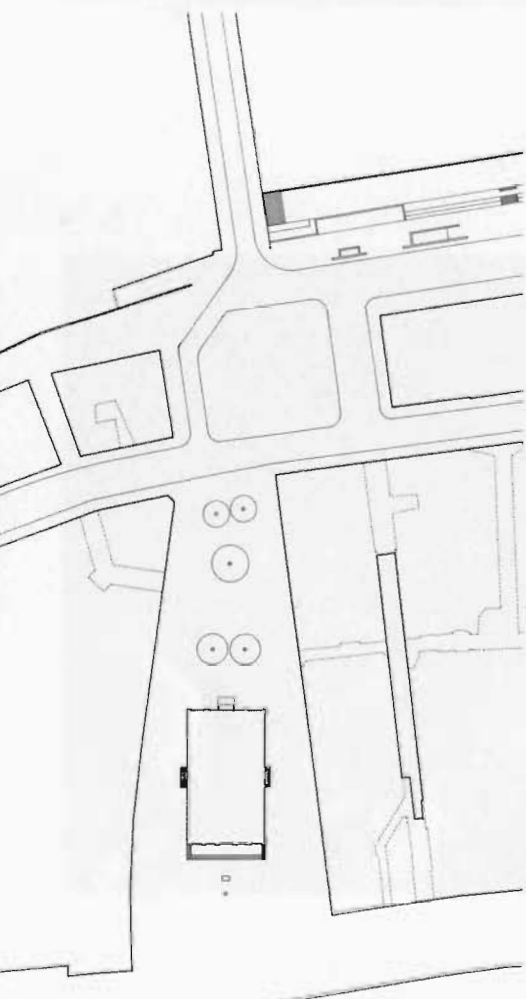
1. La coupure occasionnée par la rue du Rhône est due à la circulation. Celle-ci devant être fortement diminuée dans ce tronçon, il convient de rappeler que la place du Rhône constituait le prolongement de la place de la Fusterie, son point de contact avec le lac. Il est donc important de retrouver ce lien entre les deux places ainsi qu'avec le passage couvert de la galerie Malbuisson.

2. Les problèmes de circulation qu'entraînerait une éventuelle mise à niveau de la rue du Rhône et la boucle de trafic entre le quai Général-Guisan et la rue du Rhône.

3. Le lien avec le pont des Bergues, qui pourrait être inclus dans le concours

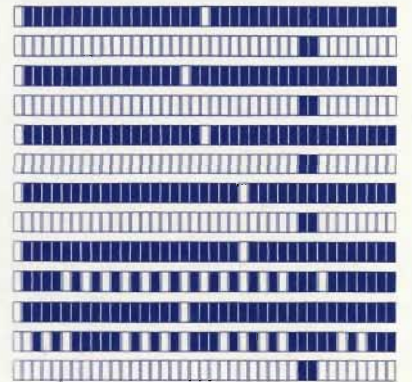
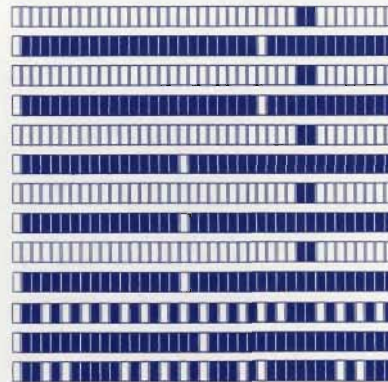
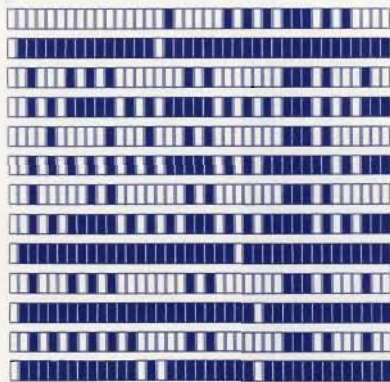
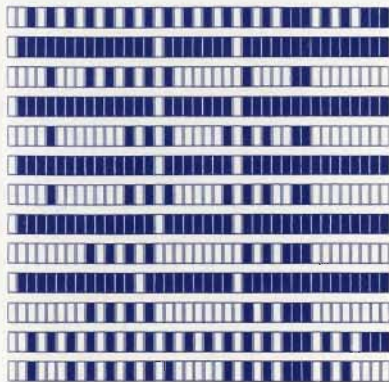
moyennant des modifications telles que la suppression de la division de la chaussée actuelle. Un point important à déterminer sera l'option choisie quant à l'éventualité du passage des Mouettes genevoises jusqu'en l'Île. Au cas où il y aurait volonté d'amener les Mouettes au delà du pont des Bergues, le choix entre la création d'un bateau spécialement adapté au gabarit du pont et la modification du tablier du pont permettant aux bateaux actuels de trouver une hauteur suffisante pour passer serait déterminant.

Il nous paraît important de s'accorder sur une solution avant la mise en place d'un concours, de manière à pouvoir réfléchir sur les conséquences d'une modification du tablier du pont, donc d'un nouveau sol, et de sa relation avec la place du Rhône.



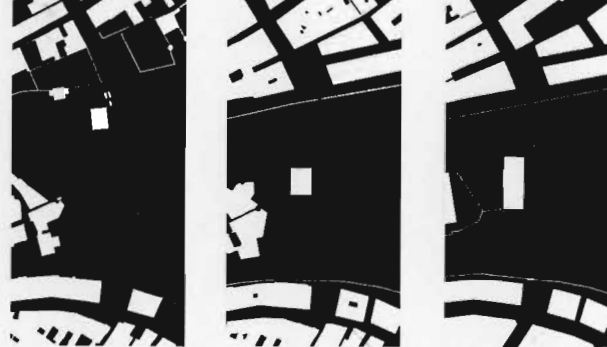
État existant

### 3 Pont de la Machine



Enregistrement de la position des 39 rideaux du barrage durant 39 jours, 27 février-6 avril 1994 (vue du pont de l'Ile). Ellen Versluis, projet pour une partition





1726 - 1880 - 1993

Le pont de la Machine est l'un des deux ponts piétons reliant les deux rives. Dans sa partie droite, il était doublé par un barrage à rideaux, caractéristique des ouvrages d'ingénierie hydraulique du XIX<sup>e</sup> siècle, qui régula les eaux du lac Léman jusqu'à l'ouverture récente du barrage du Seujet. La structure verticale de l'ouvrage est aujourd'hui démantelée, il n'en subsiste

que la passerelle de maintenance; quant aux rouleaux en bois, ils sont conservés en dépôt. Parallèlement à cette modification, une transformation du bâtiment de la Machine est en cours; celui-ci devrait abriter prochainement des espaces d'exposition et des locaux de l'Office du tourisme.

La fréquence du passage sur le pont, la prochaine ouverture au public de l'édifice de la Machine

nous ont amenés à imaginer une extension de l'espace devant le bâtiment, une place ouverte sur l'eau. Cette plateforme est constituée de lattes de bois qui laissent entrevoir l'eau, à l'image des débarcadères présents tout autour de la rade. Une série de marches conduit à un second niveau, plus proche du plan d'eau. Enfin, tout au bord de l'eau, la frange de l'esplanade utilise les rideaux



en bois du barrage démantelé, suivant la proposition d'Ellen Versluis.

Ce niveau inférieur pourrait recevoir le débarcadère des Mouettes, lorsque celles-ci pourront passer sous le pont des Bergues.

La tête de pont sur le quai des Bergues a été redessinée. La proposition se rapproche de la solution

d'origine, encore présente à l'autre extrémité sur la Petite Fusterie, un accès frontal qui permet de retrouver la continuité entre le pont et la rive. Cette intervention dégage l'escalier présent sous le quai, autorise l'accès à la passerelle d'entretien du barrage et le passage jusqu'à la nouvelle plateforme.



## Un plancher de bois,

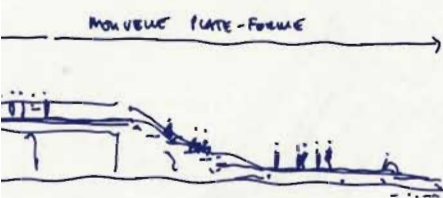
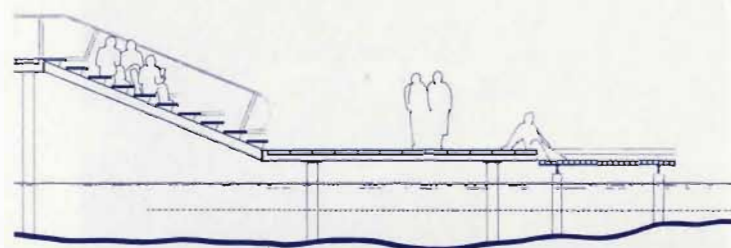
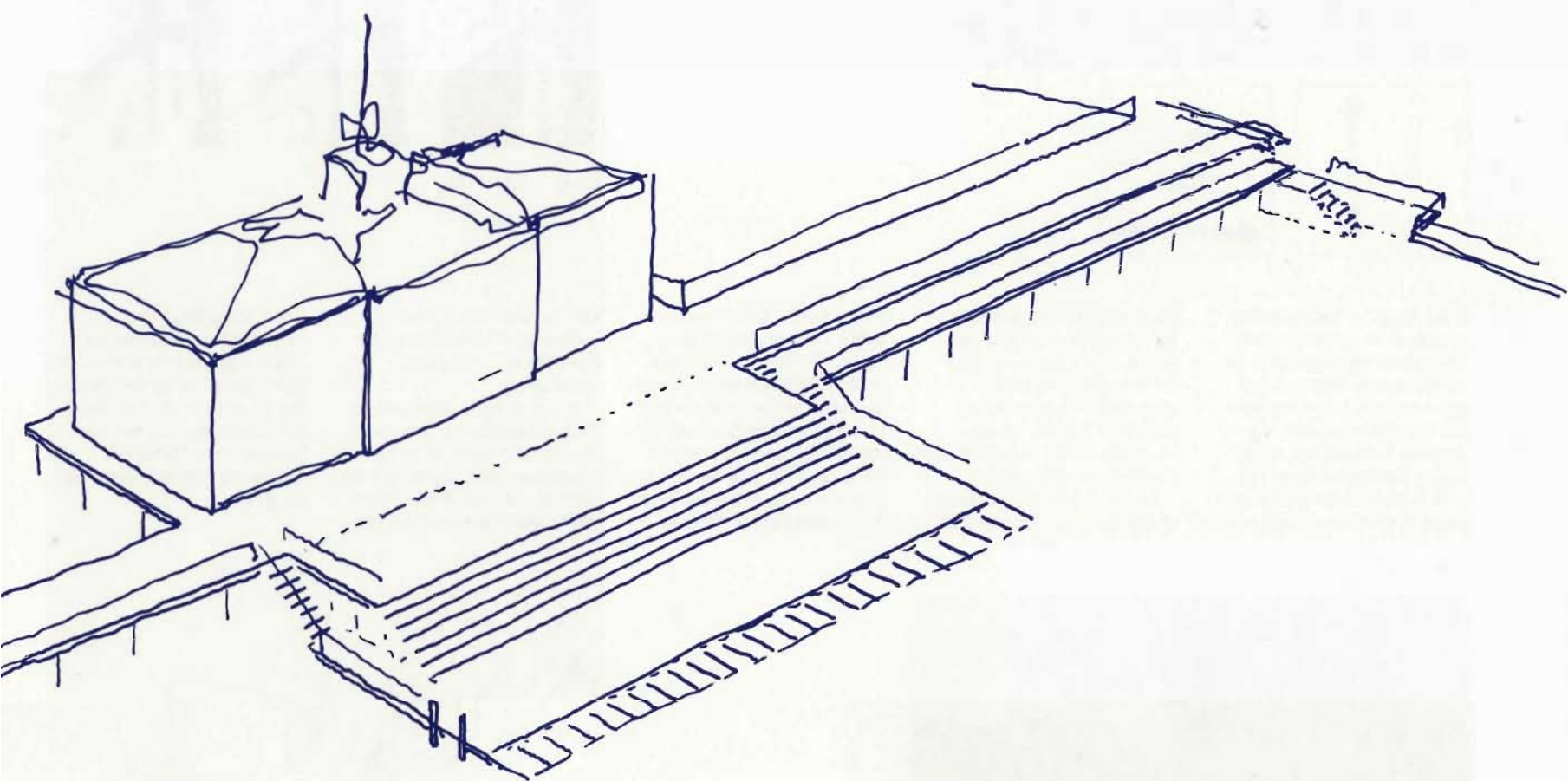
*Projet: Ellen Versluis*

Avec la mise en service du barrage hydro-électrique du Seujet, le barrage du pont de la Machine a été démantelé. Ce projet propose la récupération des 39 rideaux de bois du barrage et un détournement de leur fonction.

Jusqu'à la mise en service de l'ouvrage du Seujet, le barrage du pont de la Machine, situé sur le bras droit du Rhône, rem-

plissait deux fonctions. Il régula le niveau du lac et modulait le débit du Rhône afin de produire de l'électricité. Placés verticalement, les rideaux faisaient obstacle à l'eau.

Dans leur nouvelle disposition, ces rouleaux, entièrement déroulés et placés horizontalement, constituent un plancher, un tapis de bois, une marche, prolongeant l'avancée proposée devant le bâtiment de la Machine dans un rapport immédiat et physique avec l'eau.



## une dernière marche

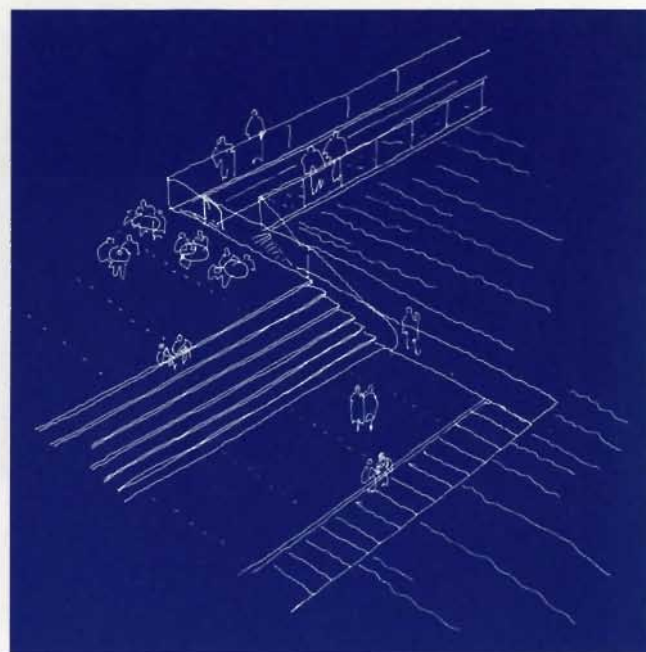
La proximité de ce plancher avec le plan d'eau varie avec le niveau du lac, dont la fluctuation maximale est de 60 cm. A hautes eaux le plancher s'efface sous l'eau. A moyennes eaux il affleure. A basses eaux il constitue une dernière marche. Il met ainsi en évidence les divers niveaux du lac, ses fluctuations, à la manière d'une échelle fluviométrique.

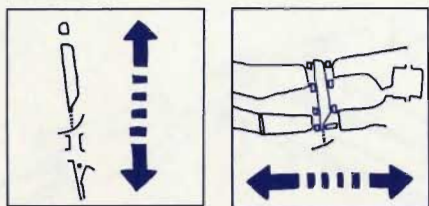
L'accès se fait soit directement depuis l'avancée, soit en empruntant la passerelle

de manipulation des vannes, rappelant ainsi le parcours suivi par les techniciens qui actionnaient les rideaux.

Historiquement, le lieu où se situe ce plancher a aussi son importance. Au siècle passé, les Bains du Rhône se trouvaient devant le bâtiment de la Machine.

Cette proposition permet donc de retrouver un lieu de détente et de repos à la lisière de l'eau.





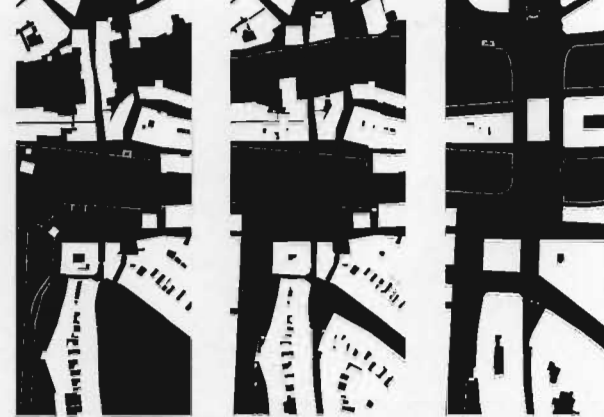
C'est dans ce lieu que fut construit le premier pont, démolé et reconstruit à de nombreuses reprises. Le pont simple fut remplacé par un pont double, ce dernier finalement réuni en un tablier unique.

Si la particularité de cet espace, sorte de place-pont,

était encore facilement perceptible au début du siècle, il n'en est plus de même actuellement. L'encombrement dû au mobilier urbain et aux contraintes de la circulation l'ont fortement altéré.

Le projet se propose de clarifier cette situation de

place sur l'eau en reconstituant l'espace central du pont. Un nouveau sol est créé dans le prolongement du passage de la Monnaie. La suppression des ruelles situées de part et d'autre de la tour de l'Ile et l'intégration dans cette surface du parking situé dans la

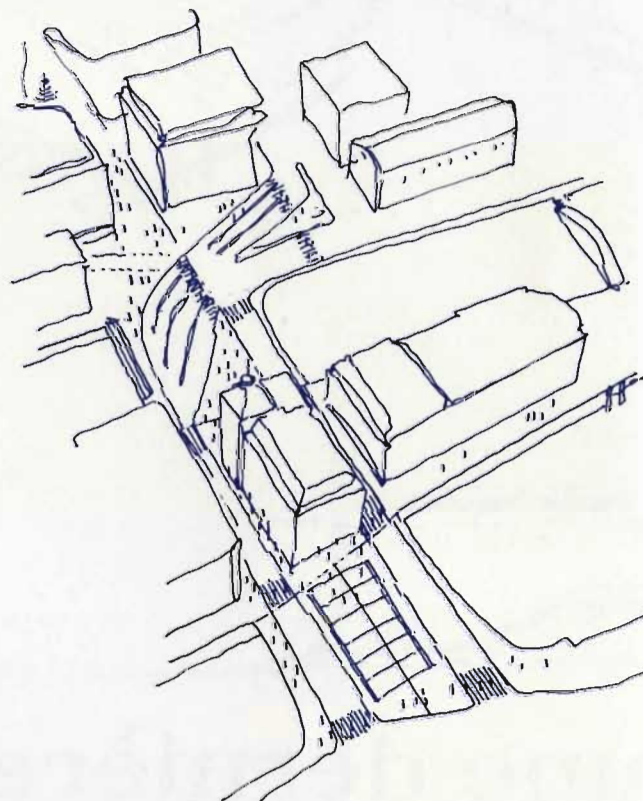


1726 - 1837 - 1993

partie droite du pont permettent de retrouver l'unité de cette partie médiane.

Dans le sens transversal, l'Ile constitue un moment particulier dans le long cheminement du milieu du fleuve, depuis le bâtiment de la Machine jusqu'à celui

des Forces Motrices. Le projet se propose de rendre perceptible le caractère insulaire du lieu entre les deux bras du Rhône. Un marquage au sol rend lisibles les différentes séquences de la traversée du pont.



La partie gauche des ponts, l'actuelle place Bel-Air, est l'un des principaux nœuds de croisement des lignes de transports publics. Suivant les directives du plan Circulation 2000, la partie amont de la traversée serait réservée aux transports publics, la partie aval restant mixte. Selon le projet, le passage des bus serait tracé dans la diago-

nale obligée Corratierie-ponts de l'Ile, permettant d'agrandir l'espace devant le passage de la Monnaie dans une meilleure liaison avec la partie centrale. Les arrêts seraient répartis le long de cette diagonale. La multiplication des abris de bus pourrait justifier l'étude d'une couverture plus large protégeant l'ensemble des arrêts.



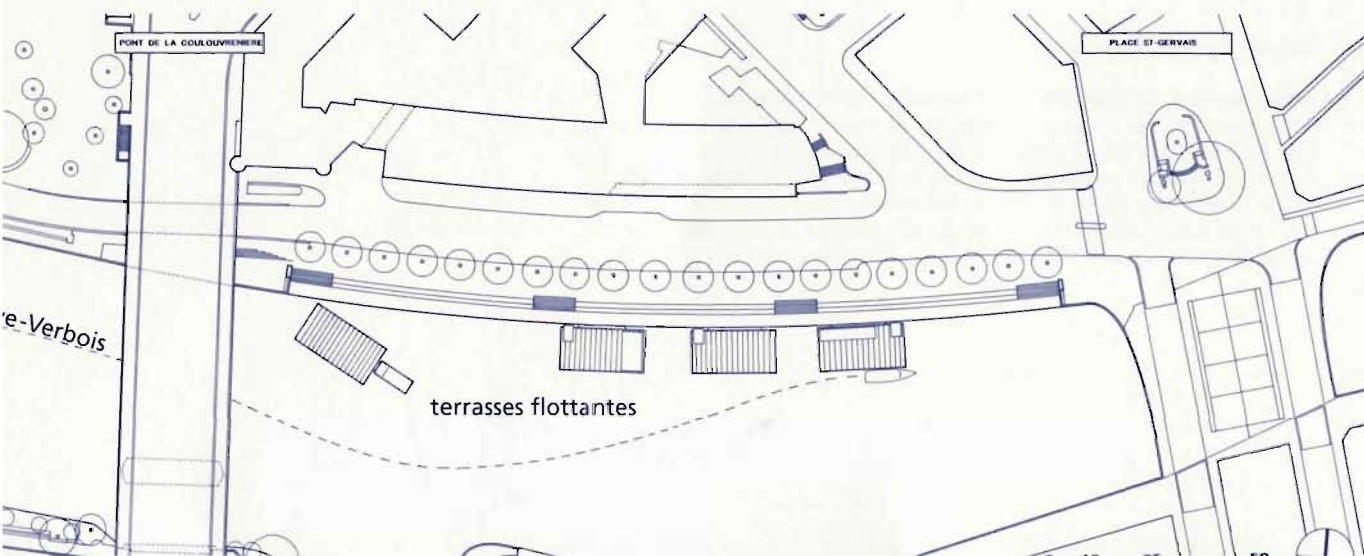
La grande courbe tendue du quai Turrettini, conçue par Maurice Braillard dans les années 1930, développe une série de marches parallèles au fleuve, ouvertes vers le sud.

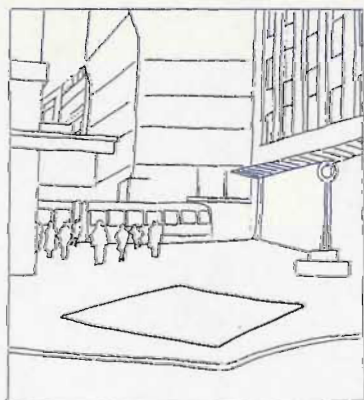
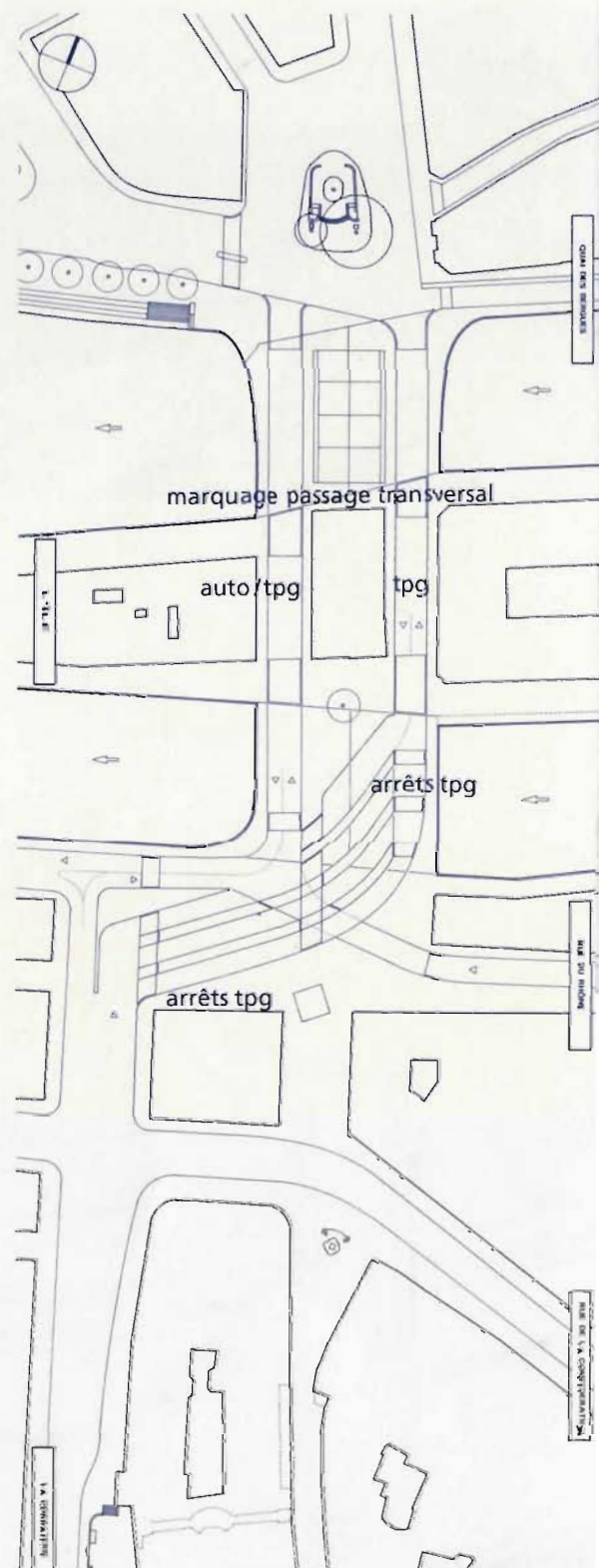
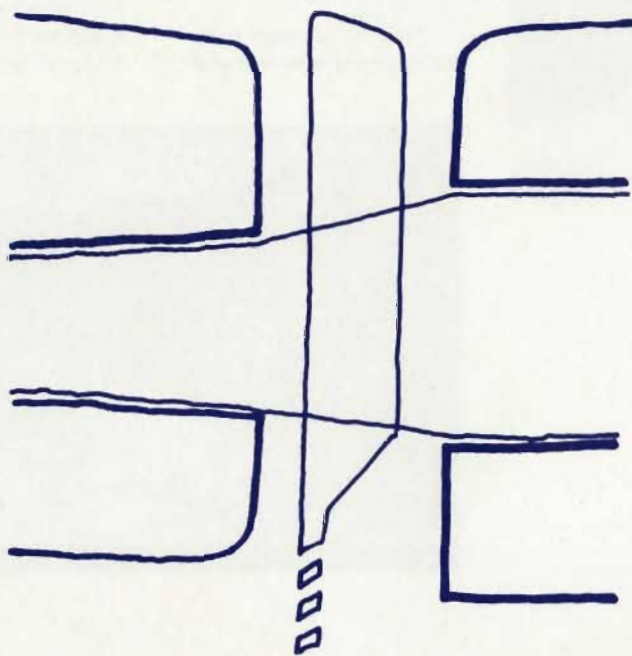
L'été, un kiosque s'installe, une petite terrasse

est ouverte. Nombreux sont ceux qui viennent se reposer, lire, manger sur les gradins au bord de l'eau.

La proposition complète le dispositif existant par l'installation d'une série d'éléments flottants le long du quai, terrasses sur l'eau

qui, par leur position et leur dimension, rappellent les bateaux-lavoirs jadis présents en ce lieu. Combinables, mobiles, ils pourraient être utilisés lors de manifestations se déroulant sur le plan d'eau.

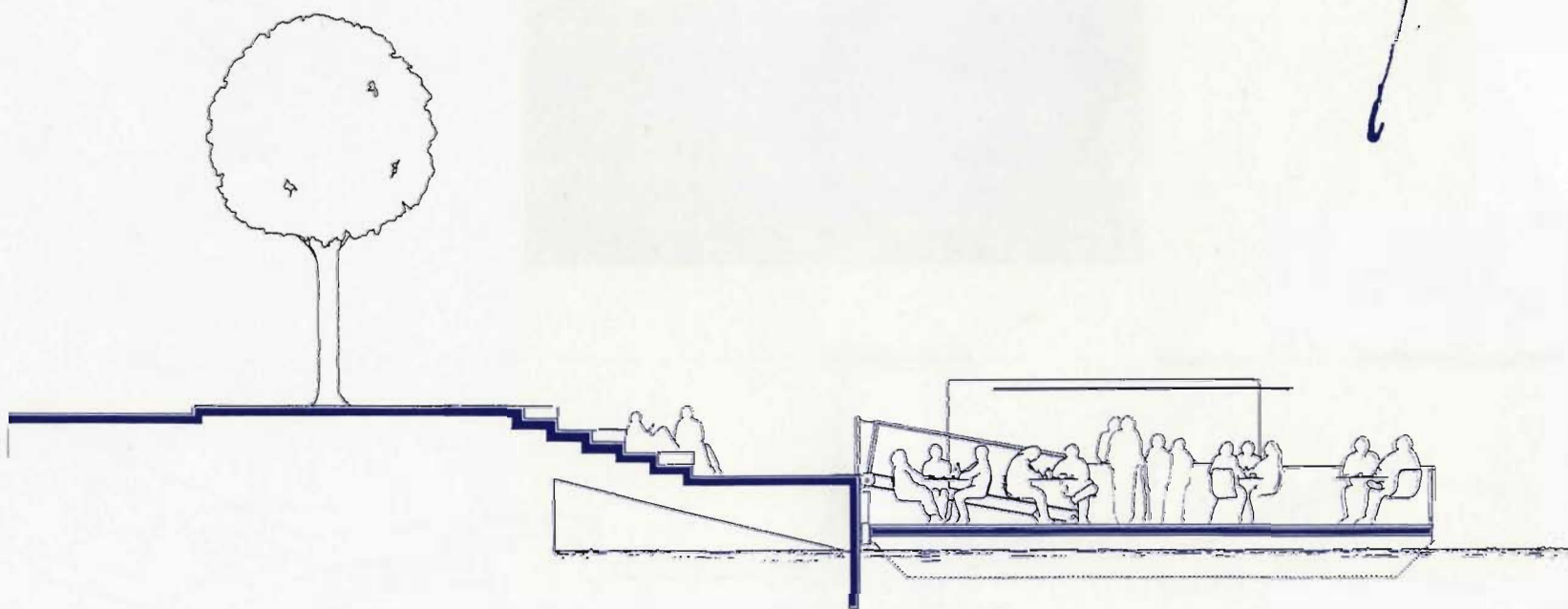
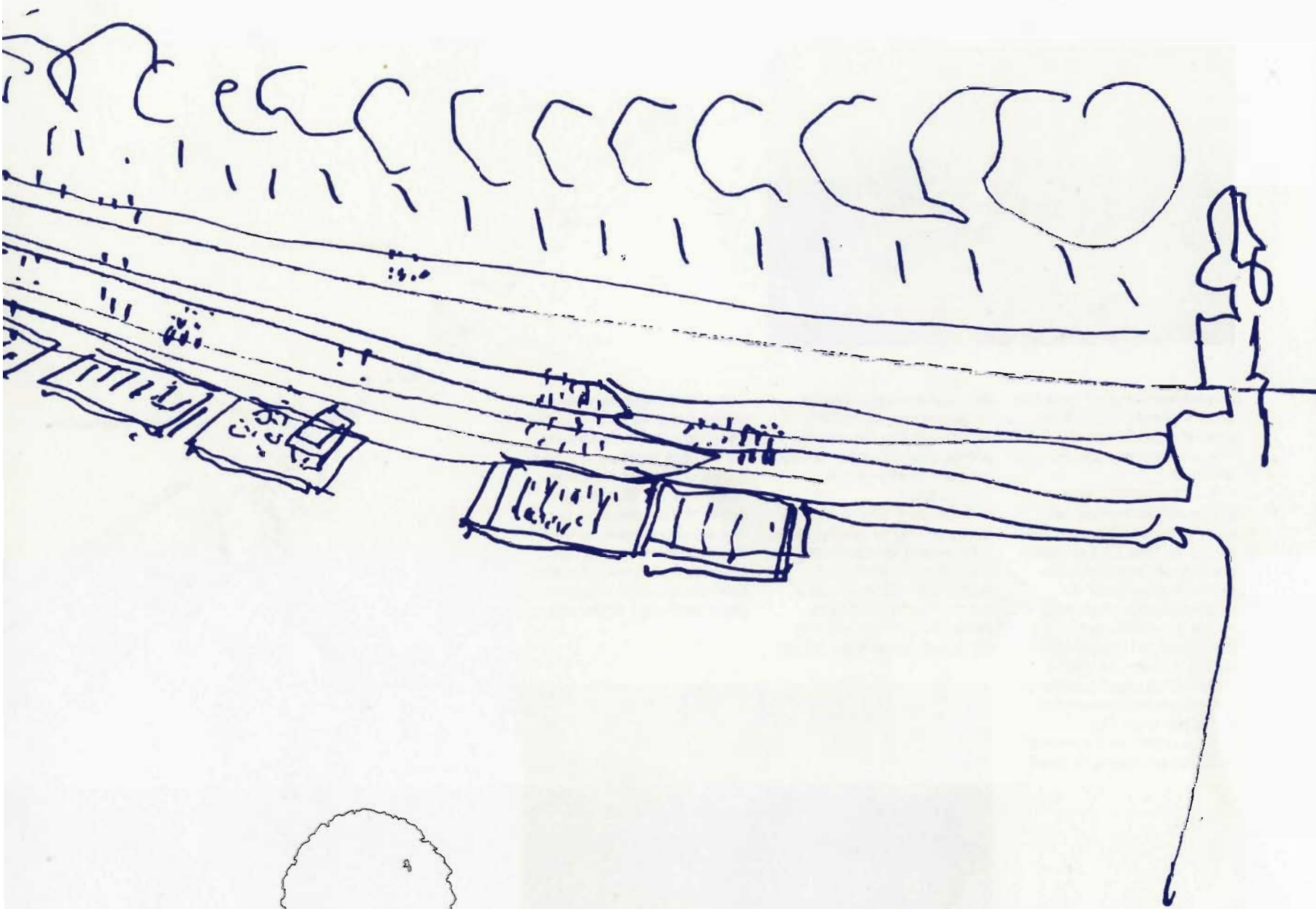




Nicolas Rieben, Trace n° 4

Actuellement, la place de l'Île est un lieu de circulation dense. Dans son projet, Julien Descombes envisage un remaniement du trottoir de la rue du Rhône à la hauteur de la rue de la

Monnaie. Dans cet espace de forme triangulaire, la trace, de granit gris bouchardé, est incrustée dans le sol, en position diagonale, accentuant la nouvelle courbe du couloir des bus.



# Promenade des Lavandières



La proposition s'articule en quatre points, suivant un axe est-ouest de la place de l'Île au bâtiment des Forces Motrices:

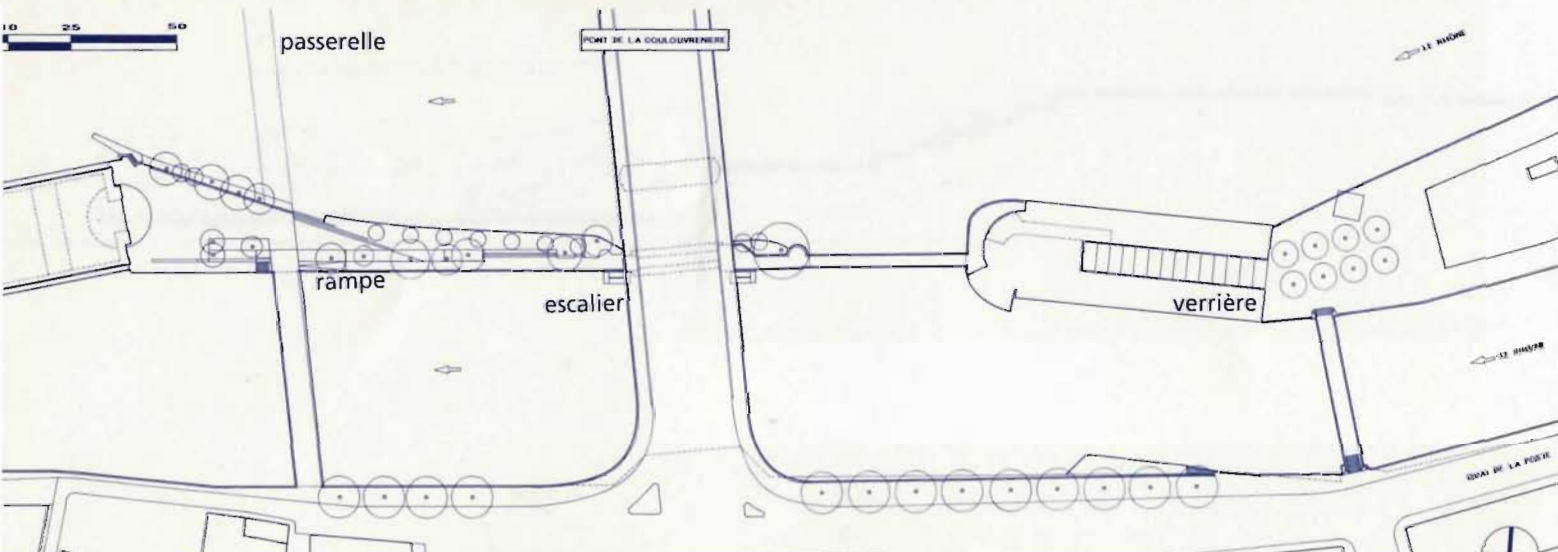
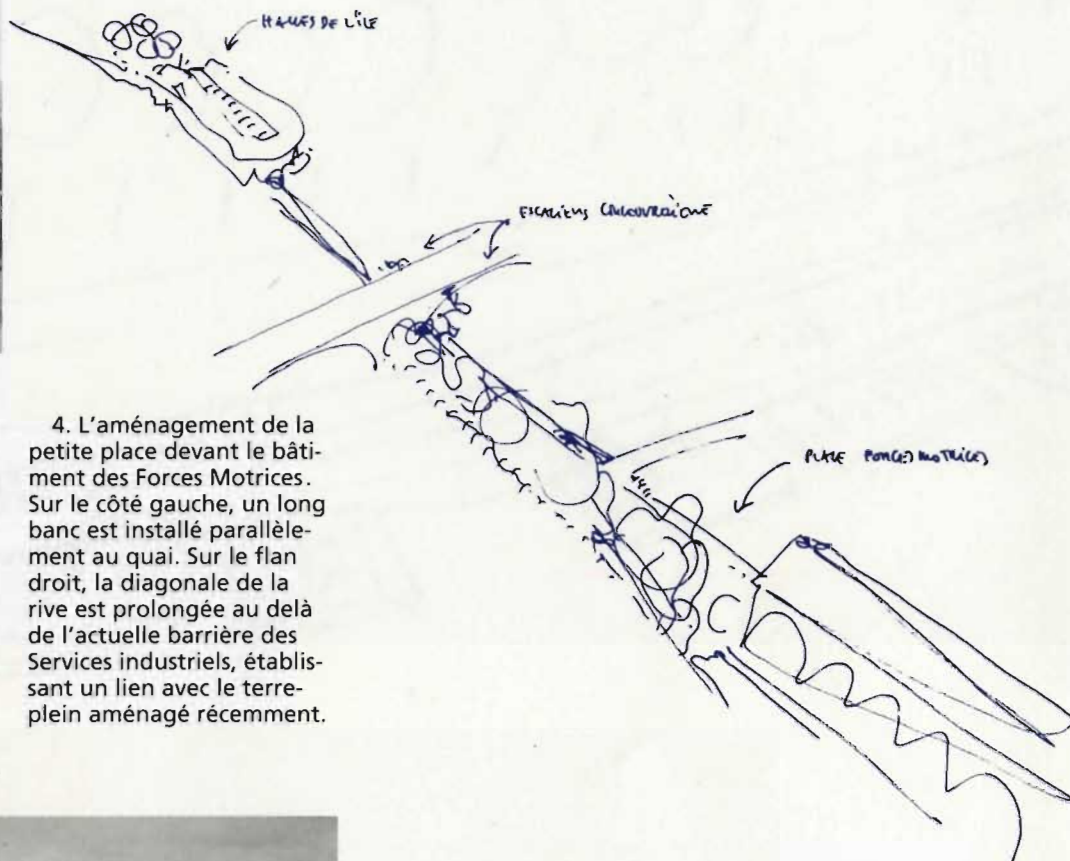
1. La reconstruction d'une verrière entre les deux ailes du bâtiment des Halles de l'Île. Ce prolongement extérieur mais couvert des arcades et du restaurant permettrait une meilleure utilisation publique de l'espace des Halles, offrant un abri à différentes manifestations qui pourraient s'étendre sur la place de l'Île.

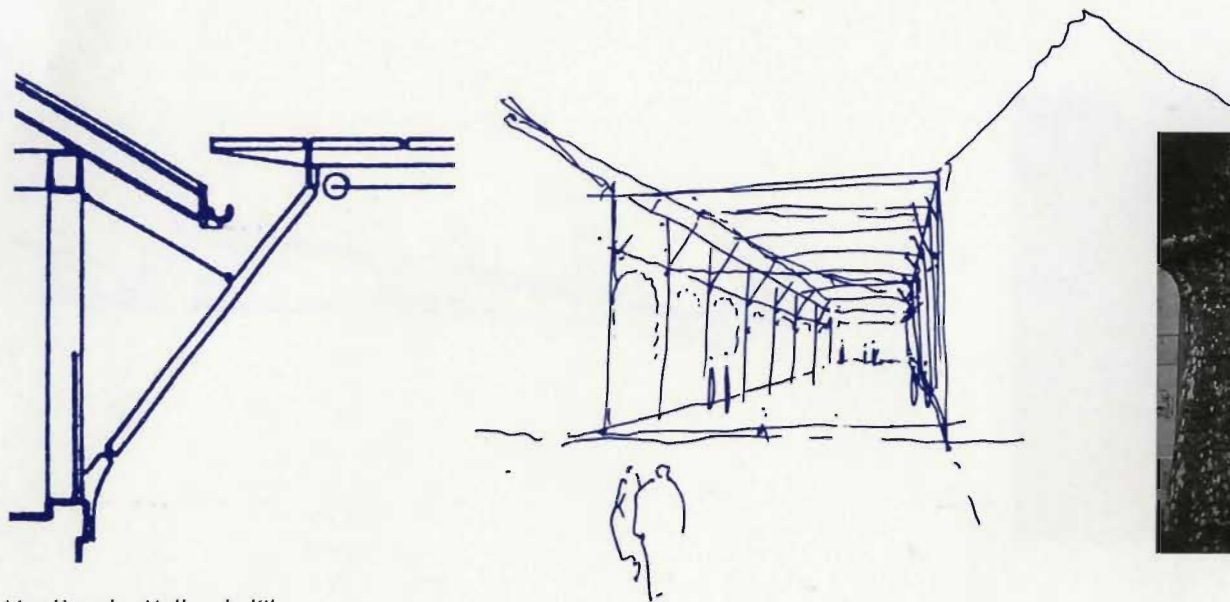
2. La création d'escaliers métalliques légers de part

et d'autre du pont de la Coulouvrenière, reliant la promenade des Lavandières aux nouveaux arrêts de tram prévus sur le boulevard.

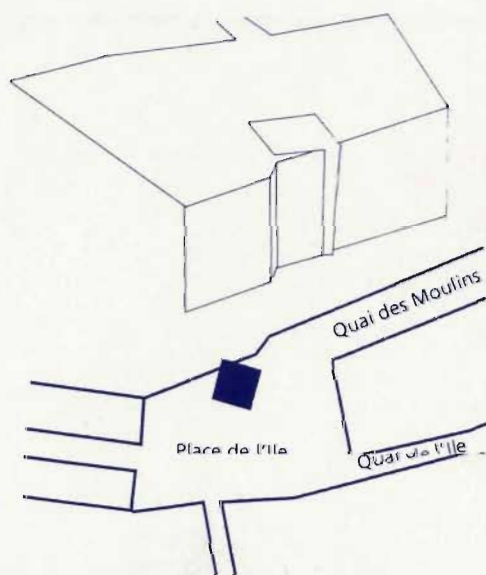
3. La suppression du mur en béton sur la promenade des Lavandières et la création d'un escalier sur la partie aval du pont, pour permettre la continuité de la promenade le long de la rive gauche du fleuve.

4. L'aménagement de la petite place devant le bâtiment des Forces Motrices. Sur le côté gauche, un long banc est installé parallèlement au quai. Sur le flanc droit, la diagonale de la rive est prolongée au delà de l'actuelle barrière des Services industriels, établissant un lien avec le terre-plein aménagé récemment.





Verrière des Halles de l'Île

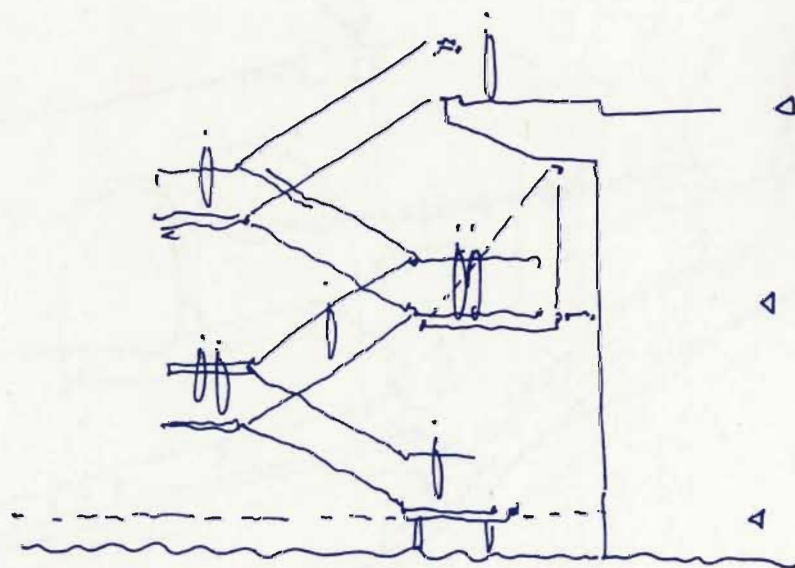


Nicolas Rieben, Trace n° 5

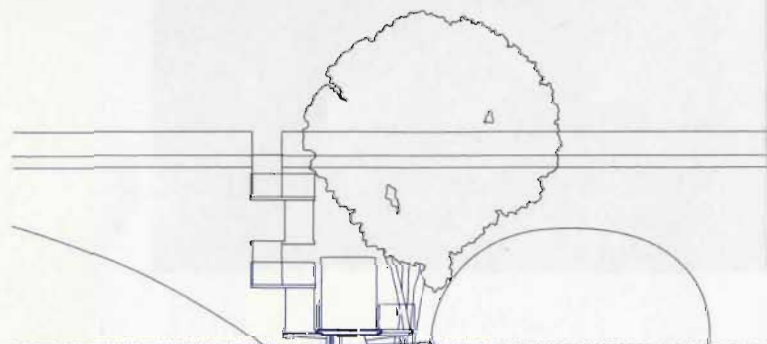
Relativement peu fréquentée, la place située devant les Halles de l'Île est principalement utilisée comme accès à la promenade des Lavandières ou pour rejoindre les Halles. Actuellement

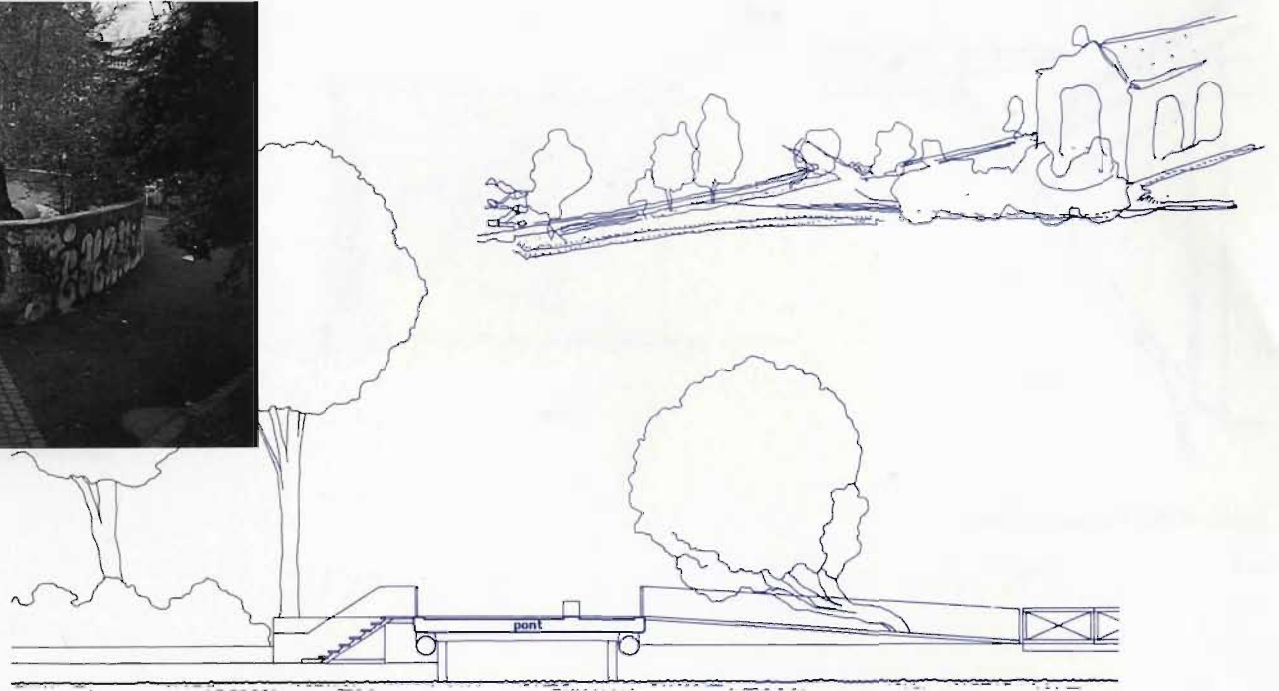
cet espace est pavé dans une géométrie circulaire. Une trace rectiligne rompt ce motif et déborde de quelques centimètres sur l'extrémité nord, créant ainsi une arête qui, prolongée jusqu'à l'eau, donne l'illusion d'un cube.

Volontairement ambiguë, cette trace souligne le patchwork architectural de cette place.

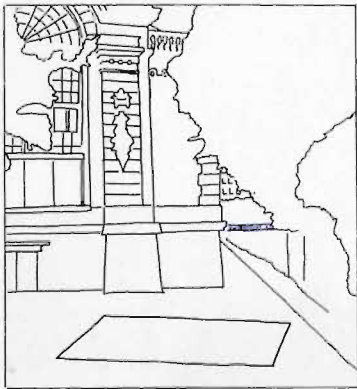


Escaliers du pont de la Coulouvrenière





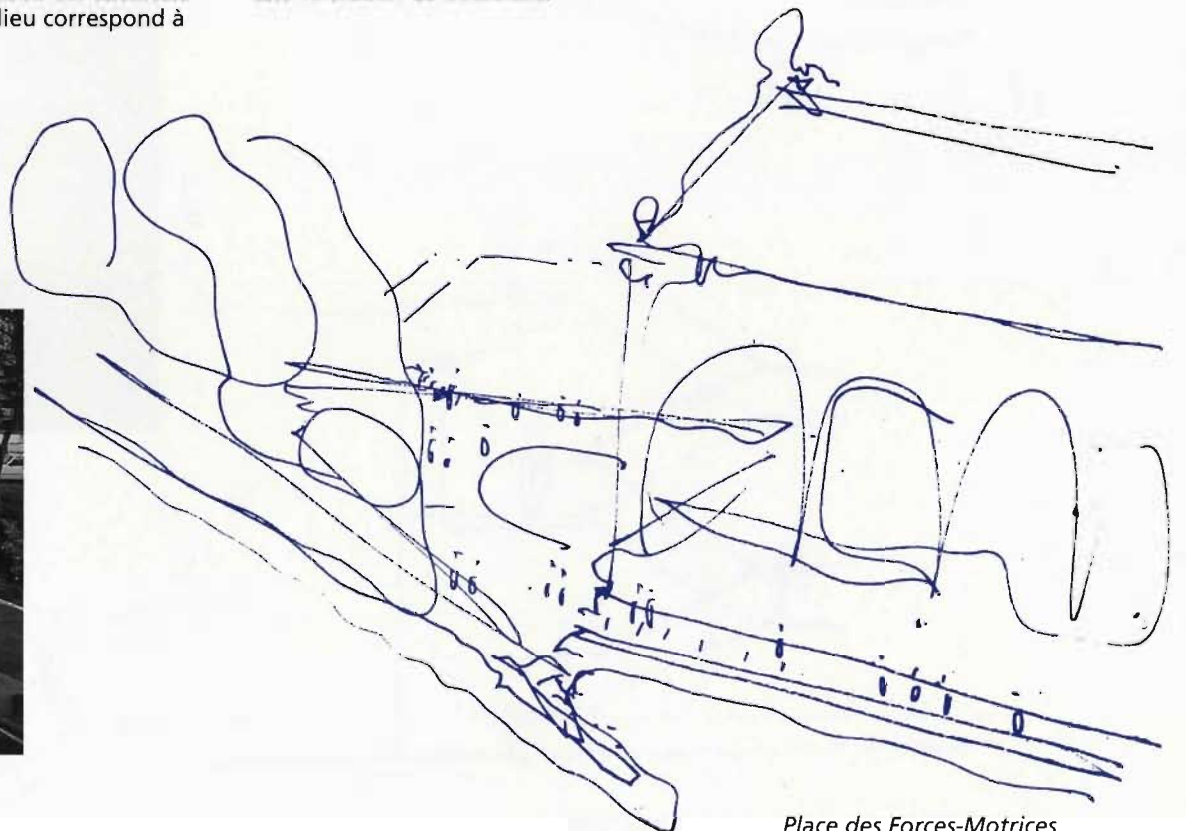
*Continuité de la promenade au bord de l'eau*



*Nicolas Rieben, Trace n° 7*

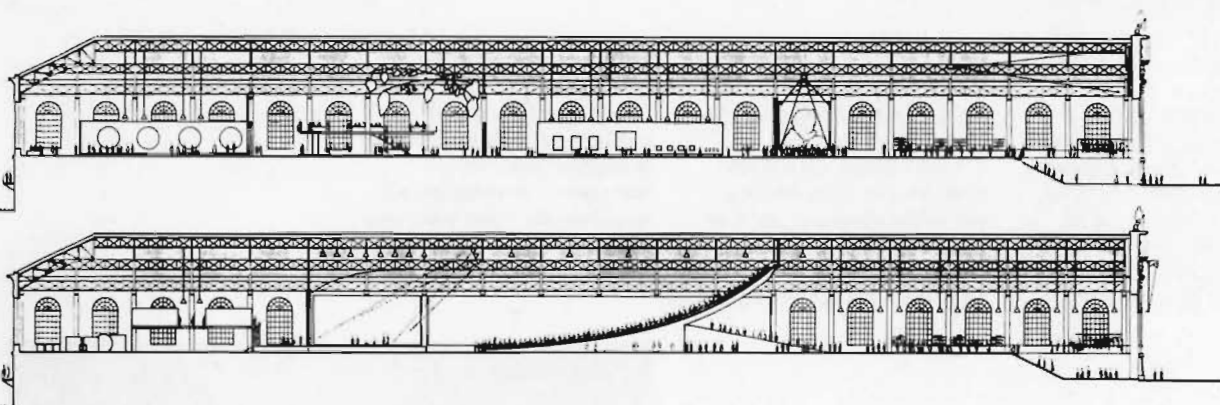
Il existe actuellement une petite place faisant office de parking située devant le bâtiment des Forces Motrices à l'extrémité de la promenade des Lavandières. Ce lieu correspond à

l'emplacement du premier jet d'eau. La trace n° 7 affleure le sol. Elle est construite avec des galets donnant au promeneur une sensation de bosselure.



*Place des Forces-Motrices*

# 7 Forces Motrices



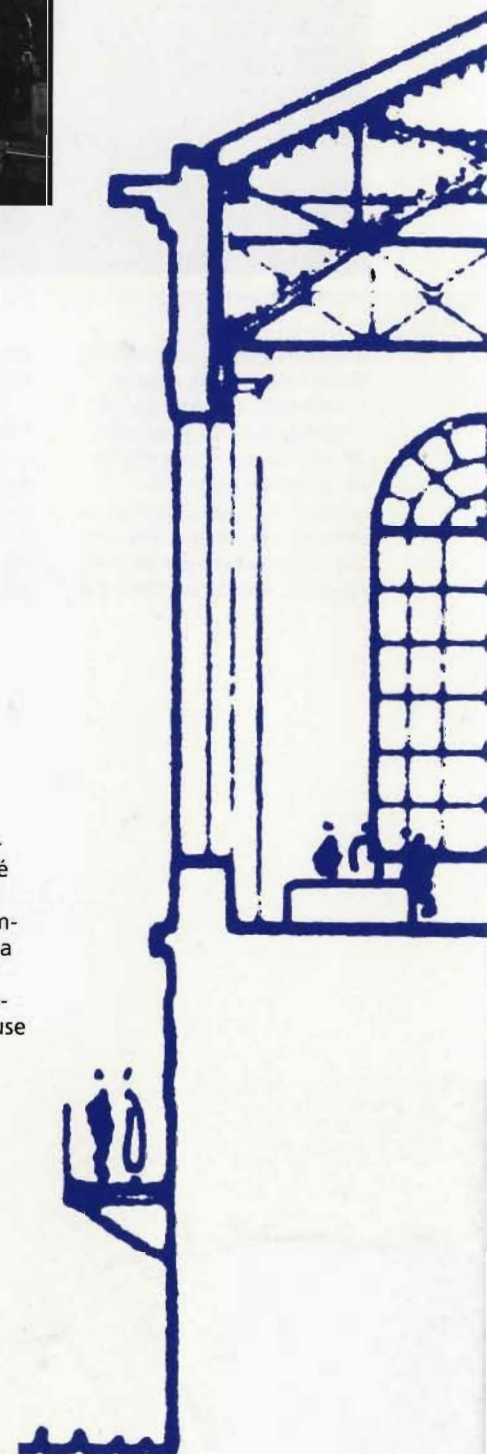
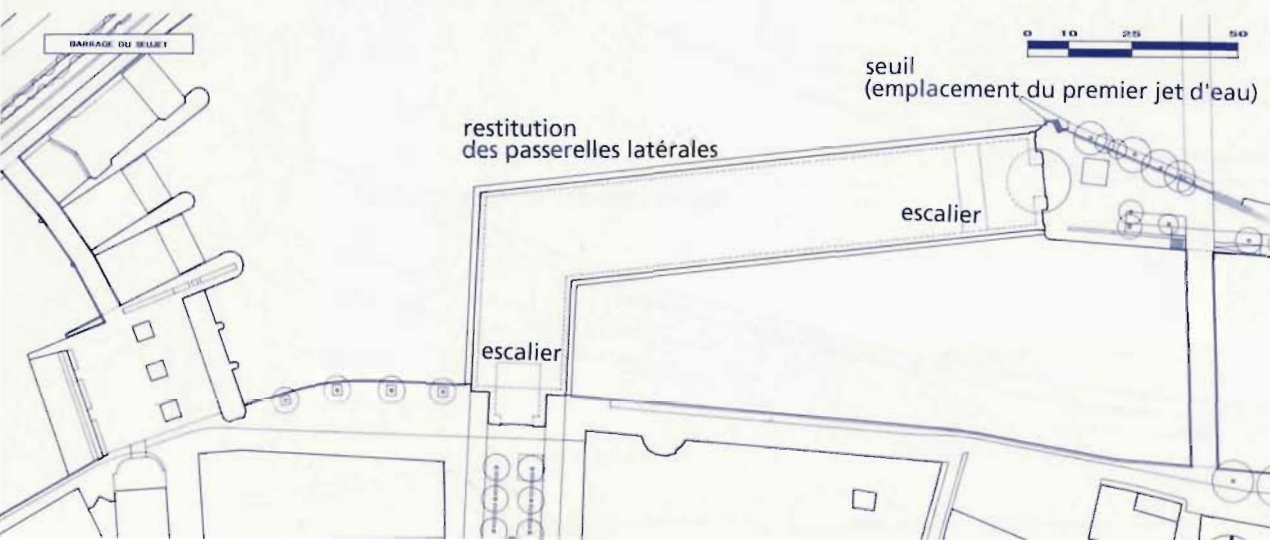
Le bâtiment des Forces Motrices conserve encore certaines des fonctions de contrôle du Service des eaux. Il sera libéré prochainement. Les possibilités d'utilisation de ce lieu sont nombreuses. Le projet en présente quelques-unes. Il s'agit de considérer l'édi-

fice comme un moment du parcours, comme un lieu «ouvert». Le bâtiment serait alors une rue couverte pouvant accueillir toutes sortes d'événements (marchés, expositions, concerts, rencontres sportives, bals,...). L'accès au bâtiment s'effectuera de

manière frontale, les places devenant le prolongement extérieur de son volume, ses seuils. Tandis que le passage de part et d'autre serait rendu possible par la restitution des passerelles latérales d'autrefois.

La place des Volontaires occupe, dans cette perspec-

tive, une position clé. C'est pourquoi il conviendra d'assurer la continuité entre le sol de la place et celui du bâtiment. Cela implique la suppression de la division trottoir-rue gou-dronnée-place sans nécessairement remettre en cause le passage automobile.





L'ouverture du barrage du Seujet libère cet espace longtemps occupé par les installations du chantier, rétablissant le passage le long de la berge. Par ailleurs, la réalisation des projets sur les terrains des Services industriels fera du quai du Rhône le point de

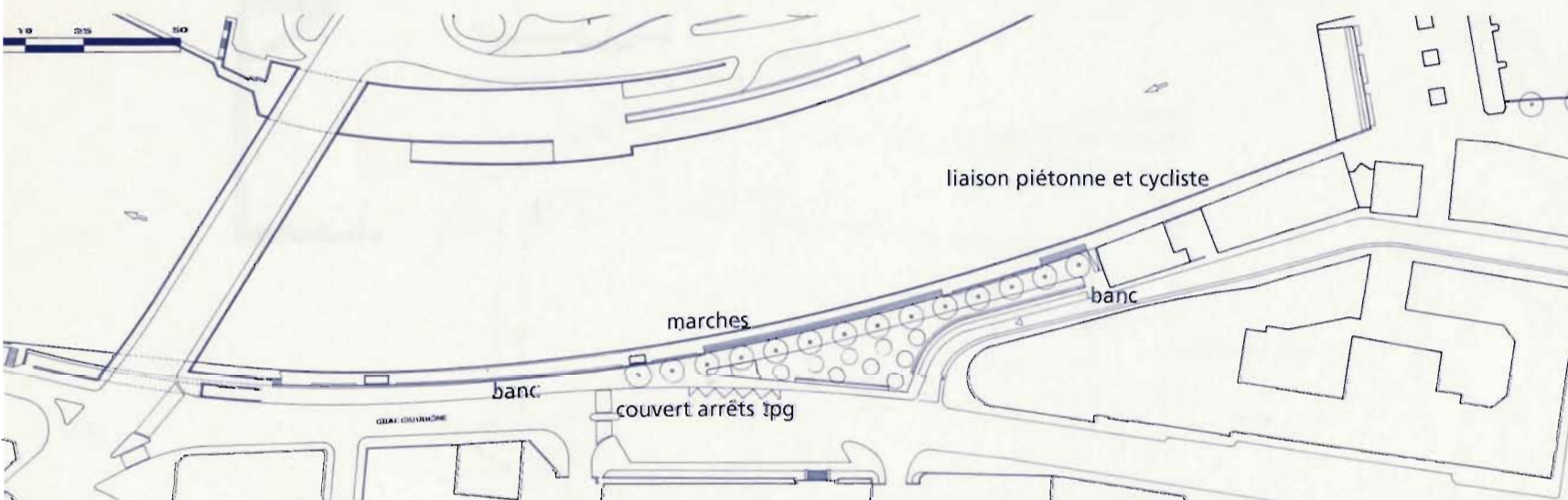
contact du quartier avec le fleuve.

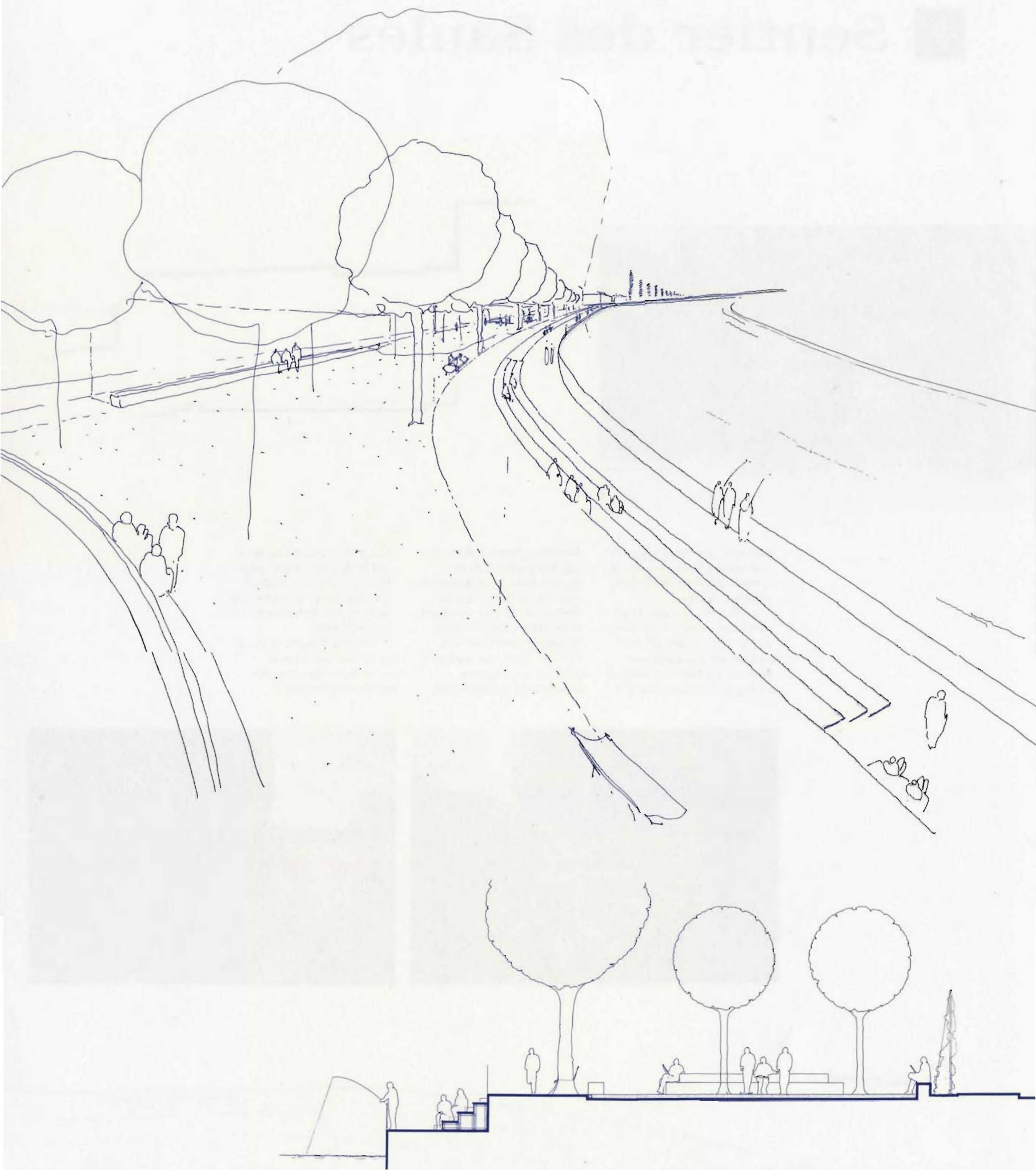
Le projet s'articule autour de deux idées. La première est l'aménagement de la partie basse du quai, dans la continuité de la promenade depuis le barrage du Seujet. La seconde est la mise en valeur de la

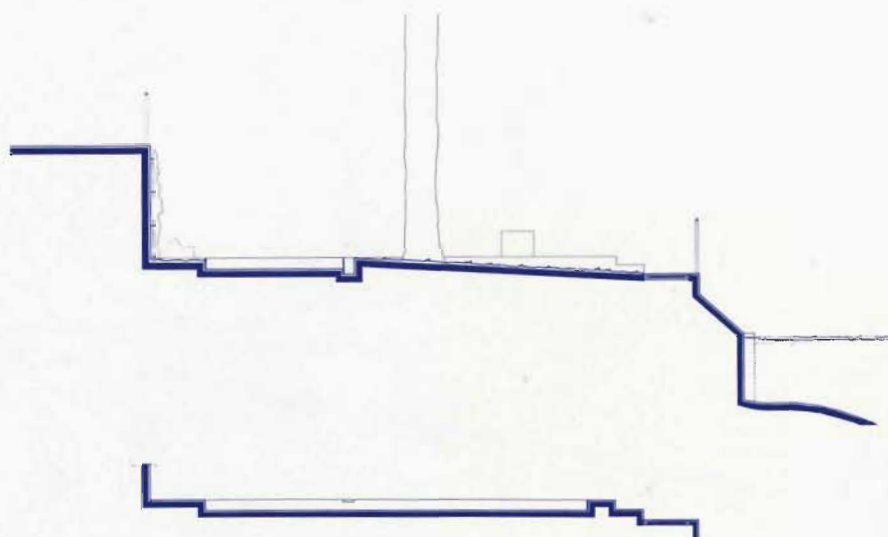
petite place triangulaire inscrite entre la rue et le fleuve, actuellement occupée par un parking.

Sur la place, un sol en matière calcaire, de nouvelles plantations, un mur bas dessine la limite avec la rue; parallèlement à la chaussée, un écran végétal

atténue les nuisances du trafic, un couvert abrite l'arrêt des transports publics. Le long du fleuve, la suppression de la barrière et la création de marches donnant sur l'eau lient la place à la promenade inférieure.







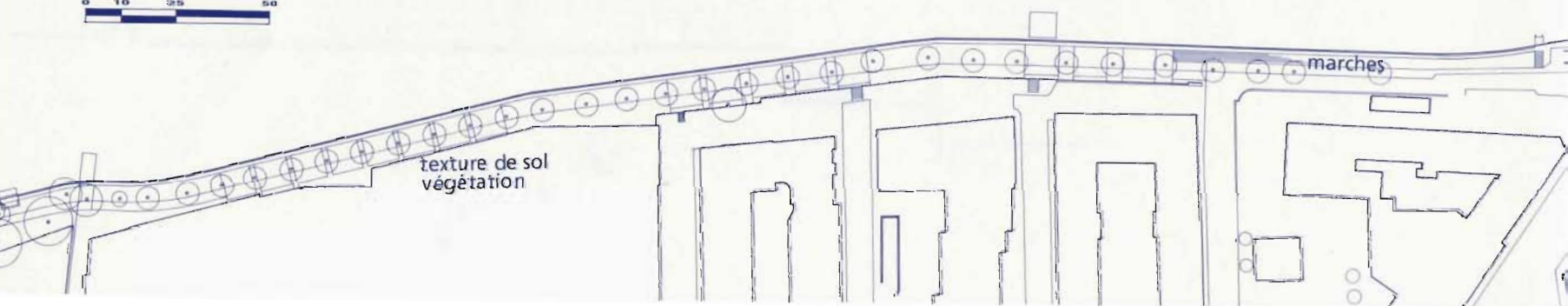
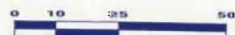
Aujourd'hui, les peupliers ont remplacé les saules; le rythme vertical des arbres cadence le sol.

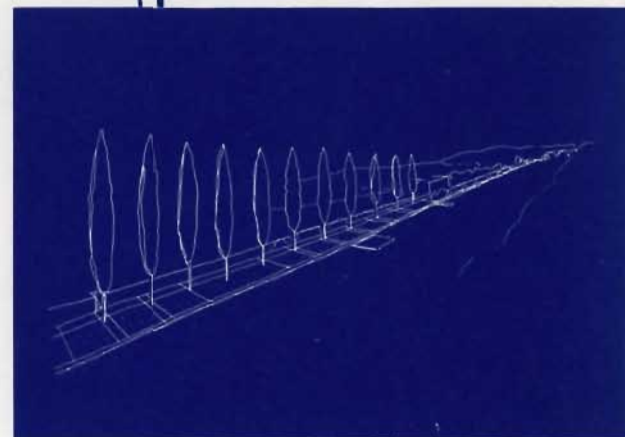
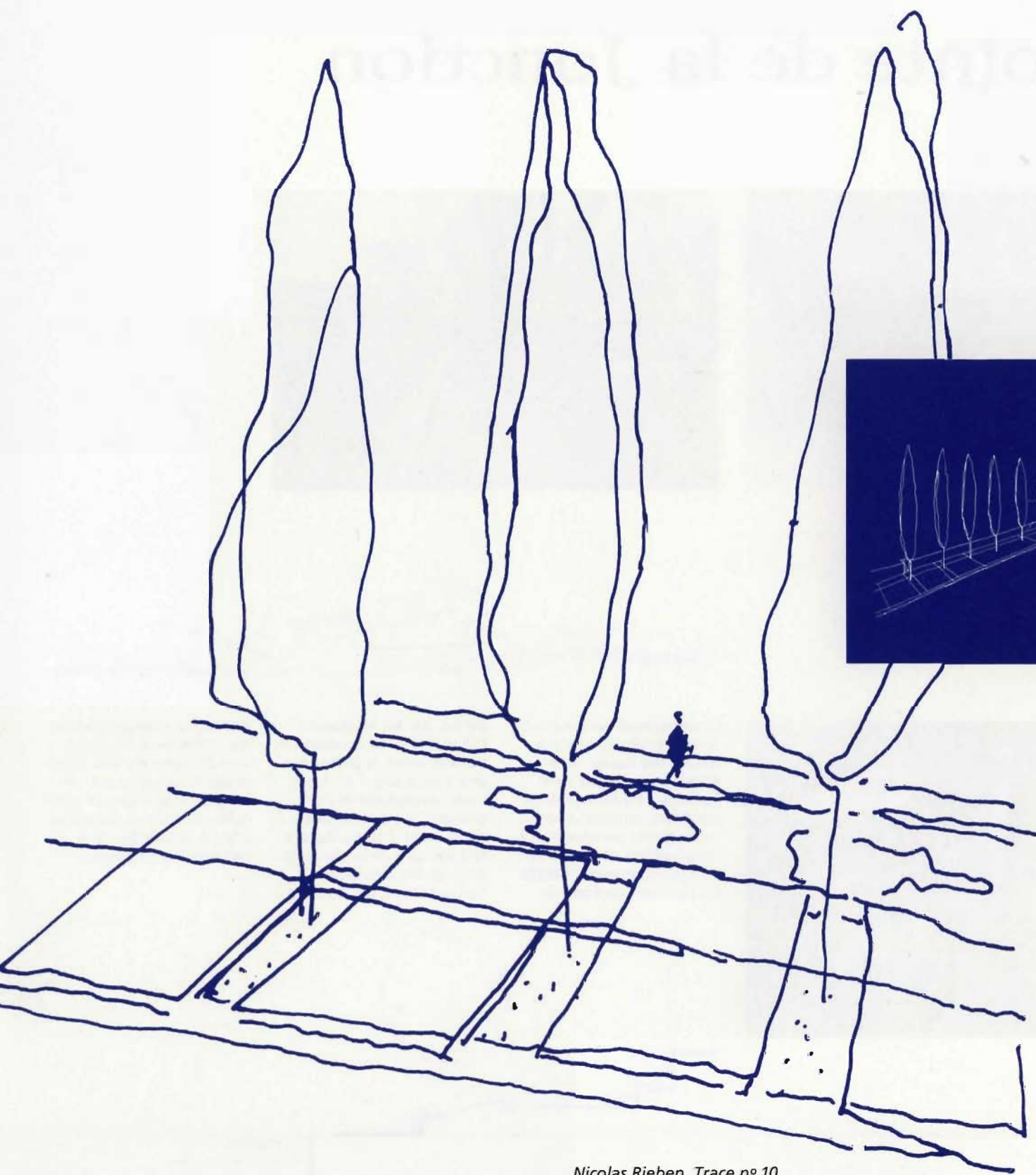
Le projet se propose de composer avec ce rythme, par une série de sols aux textures et aux couleurs diverses. Le chemin traverse ces tapis de matériaux dif-

férents comme autant de petites places. Ces sols jouent avec la légère déclivité du terrain entre le chemin et la rive, révélant la différence de niveau. Quelques marches, un seuil, un banc permettent la halte; ces espaces deviennent moments de

transition entre les deux côtés de l'écran des peupliers, entre le construit des derniers bâtiments de la Jonction et l'ouverture sur le fleuve.

Dans le fleuve, le long de la rive, on trouve l'une des interventions de Nicolas Rieben.

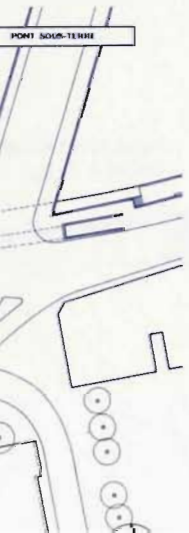
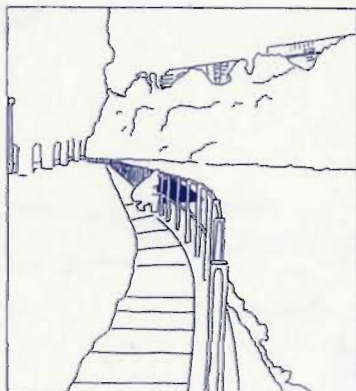




Nicolas Rieben, Trace n° 10

Les traces n° 9 (sentier des Falaises) et 10 (sentier des Saules) sont volontairement associées. La première se situe sur les berges du sentier des Falaises, exactement sous l'emplacement du petit promontoire circulaire. Son emplacement joue sur les variations de hauteur de la berge. Elle se situe à environ 10 cm de la berge, à fleur d'eau. Cette trace est tantôt sous l'eau,

visible dans sa transparence, et tantôt elle émerge comme une presqu'île. Sur le sentier des Saules, la trace est dans la même situation altimétrique que celle du sentier des Falaises. Elle se situe au pied de l'escalier prolongeant la rue des Pêcheries. Les deux traces sont constituées d'un matériau similaire, ébauchant l'idée d'un pont entre les deux rives.



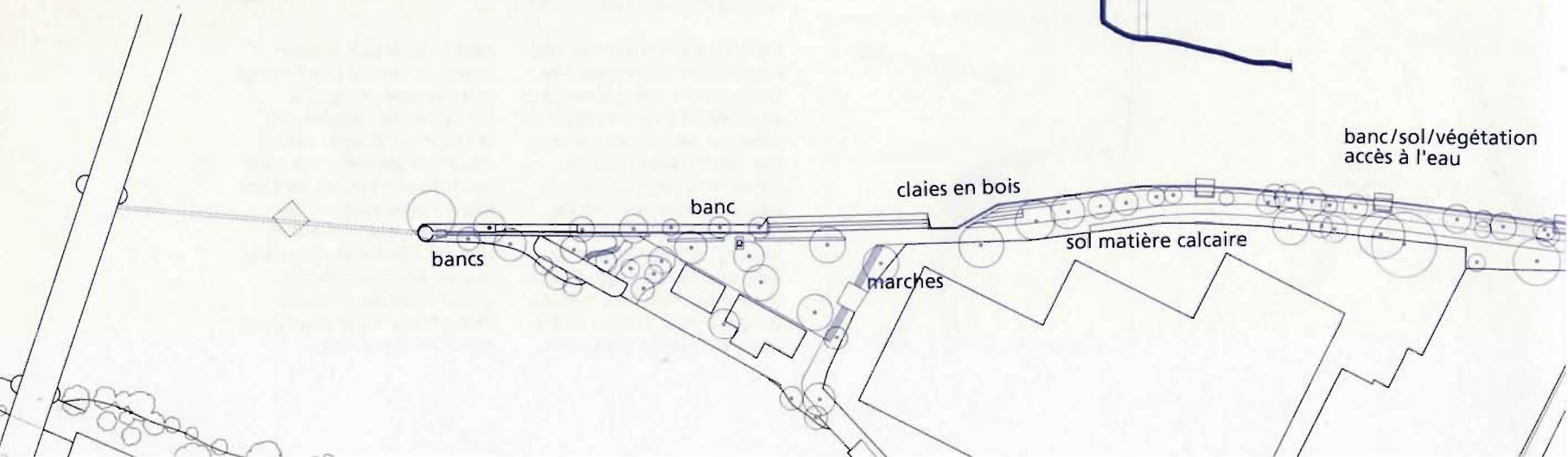
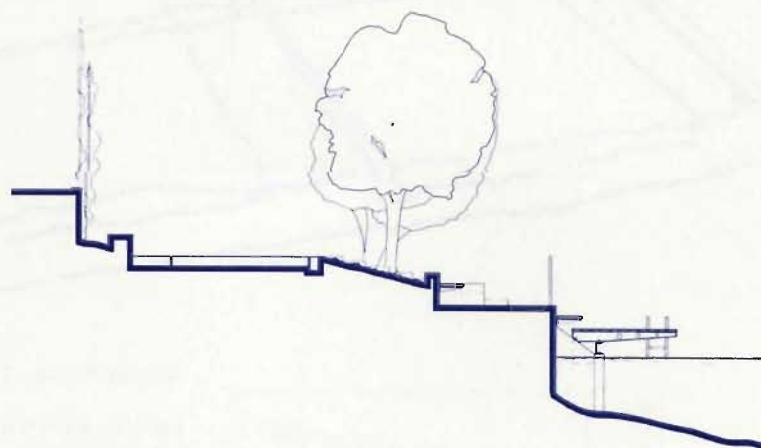
# 10 Pointe de la Jonction

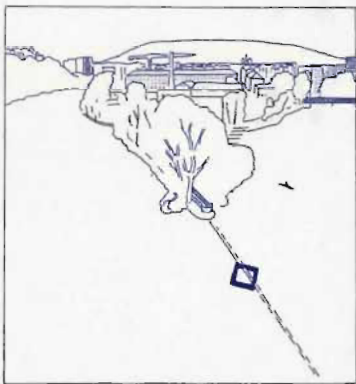


La promenade se poursuit dans le prolongement du sentier des Saules. Des moments de repos sont installés à l'intérieur de la bande de végétation existante. Cette ponctuation à l'articulation de la rive et du fleuve permet un accès à l'eau dans un endroit

investi par les baigneurs durant l'été. La promenade s'ouvre avant la pointe sur une esplanade: l'Arve est alors perceptible et l'on pressent la jonction des deux cours d'eau. L'espace triangulaire de la place est dégagé des objets qui l'encombrent. Au bord du

Rhône, ce triangle s'ouvre sur le fleuve et l'installation de claies en bois prolonge le nouveau sol. Un long banc souligne la continuité du chemin qui mène jusqu'à la pointe, où le belvédère est agrandi.



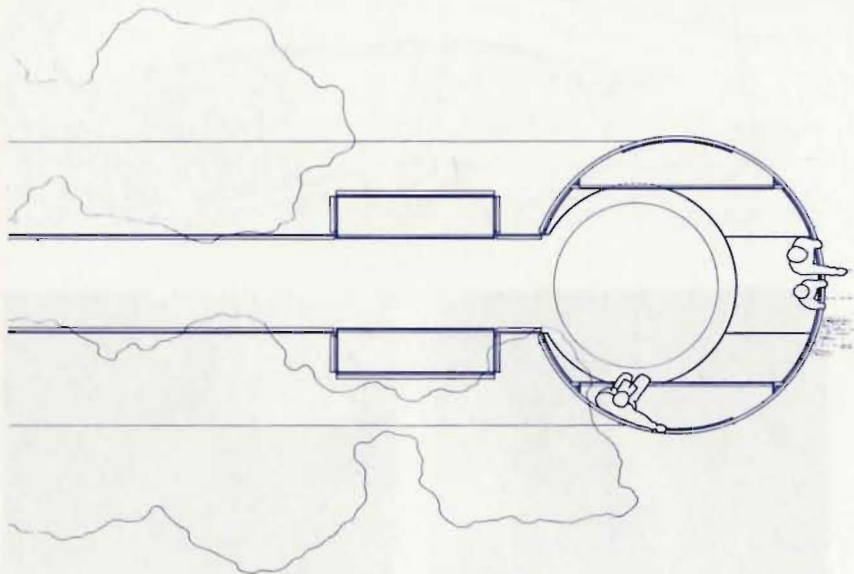
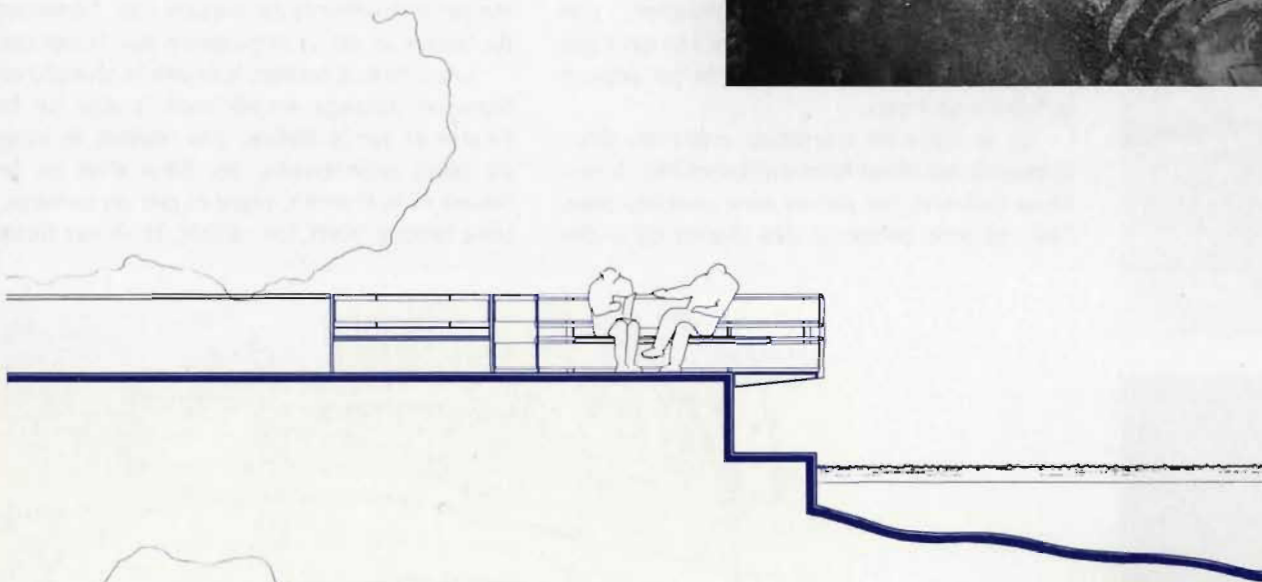


Nicolas Rieben, Trace n° 12

A cet endroit, un mur sépare l'Arve et le Rhône, dont le mélange se fait progressivement.

La trace est un carré coupé en diagonale par le mur. Elle forme ainsi deux triangles inégaux marquant la différence des deux cours d'eau. Visible en transparence depuis le pont de la Jonction, il est

vraisemblable qu'un tourbillon puisse s'y former, mélange alchimique du Rhône et de l'Arve...



# Promenade de Saint-Jean : deux avancées sur le fleuve



*Projet: Nathalie Wetzel*

Proche de la ville, longeant le Rhône, la promenade de Saint-Jean est une des rares zones épargnées par l'urbanisation. Elle offre un parcours agréable et romantique à travers les arbres, sur la pente qui sépare la falaise de l'eau.

Ici, la ligne de transition entre les deux éléments est régulièrement brouillée. A certains endroits, les arbres sont couchés dans l'eau et font penser à des digues ou à des

passerelles. Quelques traces de constructions: dalles, blocs ou murs de béton jalonnent également le parcours. Ces éléments, tantôt immergés, tantôt émergés, sont comme les instruments de mesure des humeurs du fleuve et de sa régulation par l'homme.

Les arbres à travers lesquels le chemin se fraie un passage empêchent la vue sur la falaise et sur le Rhône. J'ai repéré, le long de cette promenade, les deux sites où le fleuve et le chemin, séparés par un remblai, sont bord à bord. De ce fait, seuls ces deux



*Premier site*



*Deuxième site*

endroits offrent un point de vue plus dégagé sur l'eau. En ces deux lieux, il s'agit d'ouvrir encore le champ de vision sur le fleuve et, en retour, d'offrir un point de vue sur le chemin et sur la falaise. Pour ce faire, je déplace l'axe du chemin d'une vingtaine de degrés, de manière à créer une ligne qui, comme les arbres couchés, prend corps dans la terre et aboutit dans l'eau.

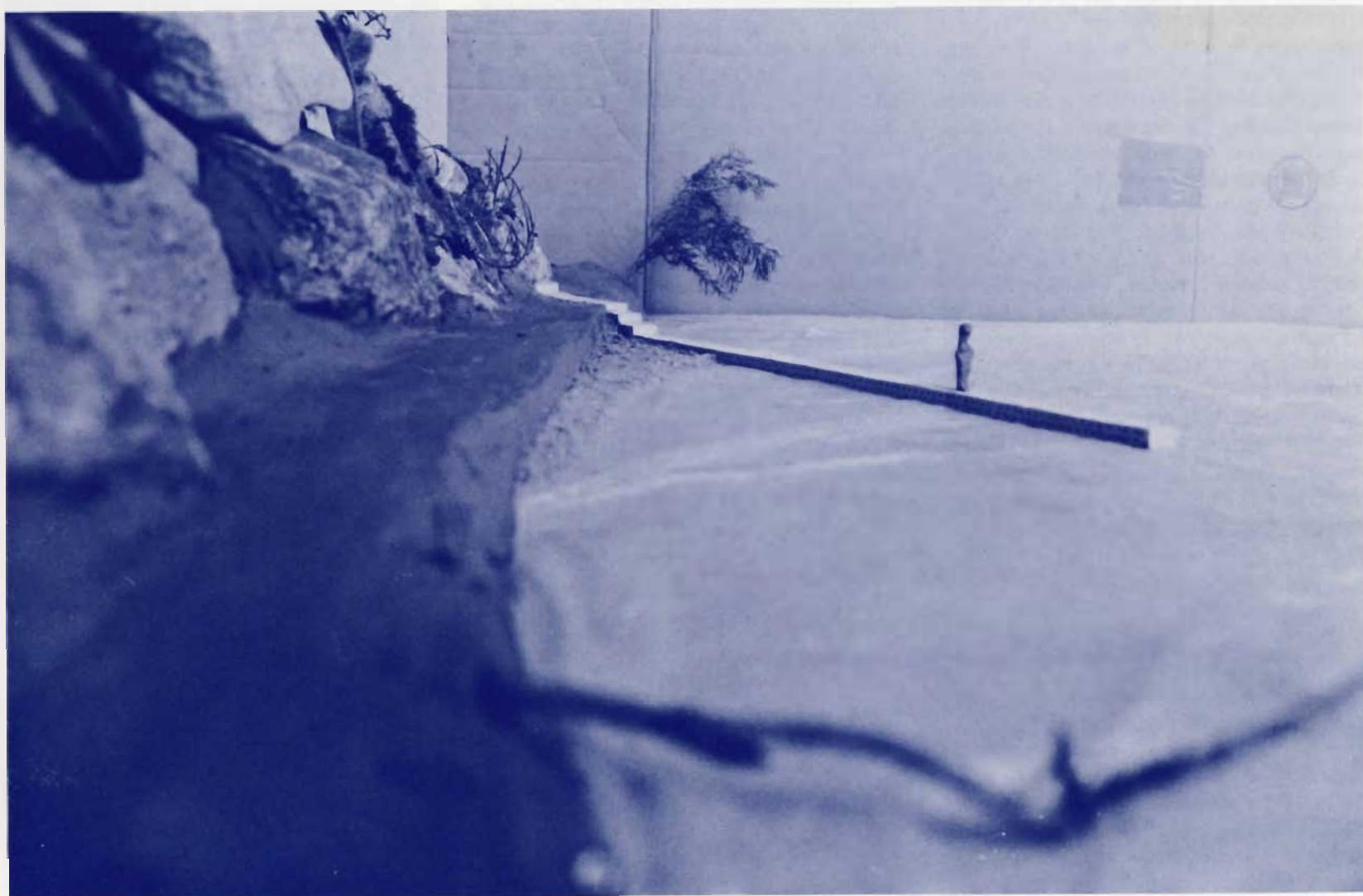
Sur chacun des sites, je propose de construire, suivant cette oblique, un muret de la même longueur que le remblai, soit

une vingtaine de mètres environ. Incrustée dans le sol, cette bande de 80 cm de largeur descend en quelques marches vers le niveau de l'eau où elle se poursuit en ligne droite. Cette construction en béton ajouré fonctionne comme un filtre: elle freine le courant sans empêcher l'eau de la traverser.

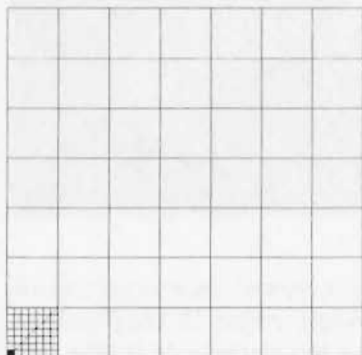
Les deux bandes permettent au promeneur d'aller au devant du fleuve. En aval de chacune d'elles se crée une zone de calme que les baigneurs peuvent utiliser les beaux jours venus.



Dans ce projet, comme dans le précédent (*Triangle/rectangle*, pages 12-13), j'incite le promeneur, une fois au cœur de la ville, une autre fois dans une zone de nature, à dévier de quelques degrés son parcours le long du fleuve afin de l'amener à marcher sur l'eau. Ceci constituant non pas la répétition d'une expérience mystique, mais un possible renouvellement de son expérience sensible.



# Un carré de sept mètres



*Projet: Nicolas Rieben*

Le Rhône représente une colonne vertébrale qui structure l'identité de Genève. Cependant, plus que cette constante, déterminante dans l'organisation de la ville, ce sont les fluctuations de l'écosystème du Rhône et son évolution dans le temps qui m'intéressent.

Préoccupé généralement par les rapports entre le tout et la partie, mes premières réflexions m'ont amené à considérer le déplacement de l'eau, déplacement dans lequel Genève ne représente qu'un passage. Au cours de son voyage, une parcelle du Rhône s'apparente tantôt à l'état solide, liquide ou gazeux. A ces variations d'états s'ajoutent des variations de parcours, des dénivellations, vers un point bas aboutissant à la Méditerranée. Plusieurs images témoignant de ces évolutions me viennent à l'esprit: datant de 70 millions d'années, les œufs de dinosaures découverts dans les marécages des Bouches-du-Rhône, les traces fossiles de la mer molassique immergeant l'ensemble du territoire, le glacier

d'une épaisseur de plus de 500 m recouvrant une surface d'environ 25 000 km<sup>2</sup> (aujourd'hui, le glacier du Rhône ne mesure que 17 km<sup>2</sup>), les tapirs, les rhinocéros et les dinotheria déambulant sur les rives du fleuve lorsque le climat était subtropical.

Sans chercher à suivre une perspective strictement historique (climatologique, zoologique ou géologique), j'observe avec curiosité l'eau qui coule, élément migrateur, chargé d'une mémoire et d'un devenir. Dans un double mouvement qui va du glacier à la mer et de la mer au glacier, la lecture du Rhône n'est qu'une grande boucle qui laisse de son passage quelques traces plus ou moins identifiées, telles, à Genève, les pierres du Niton. Paradoxalement, ces pierres, qui furent utilisées comme point altimétrique de référence par le général Dufour pour élaborer la cartographie suisse au XIX<sup>e</sup> siècle, pourraient aussi être le symbole du mouvement à une échelle temporelle macroscopique.

Subissant le rythme des variations dues à la nature, le fleuve est aussi actif, déplaçant



PERTE DU RHÔNE .

*Plan d'ensemble des traces: voir page 9*

*Trace n° 1: Valais*

*Trace n° 2: Bains des Pâquis*

*Trace n° 3: Quai des Bergues*

*Trace n° 4: Rue de la Monnaie (voir page 19)*

*Trace n° 5: Place de l'Île (voir page 23)*

*Trace n° 6: Promenade de Saint-Jean*

*Trace n° 7: Promenade des Lavandières (voir page 24)*

*Trace n° 8: Place des Volontaires*

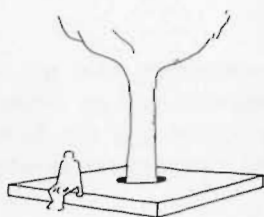
*Trace n° 9: Sentier des Falaises*

*Trace n° 10: Sentier des Saules (voir page 29)*

*Trace n° 11: Sentier des Falaises*

*Trace n° 12: Pointe de la Jonction (voir page 31)*

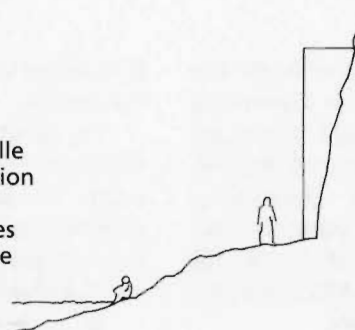
*Trace n° 13: France*



Trace n° 8  
Place des Volontaires

Depuis l'ouverture de l'Usine, la place des Volontaires est devenue un lieu très fréquenté. La trace n° 8 est un parallélépipède d'environ 30 cm de haut pouvant aisément tenir lieu de banc.

Elle représente la trace la plus monolithique de l'ensemble des points. Elle est directement en relation avec l'échelle humaine et vient entourer l'un des arbres prévus sur la place des Volontaires.



Trace n° 11  
Sentier des Falaises

Dans cette partie du sentier, les falaises sont imposantes et surplombent le cheminement. Pour protéger les promeneurs, des grillages métalliques sont installés. La trace n° 11 est placée verticalement, tel un mur de soutènement de la roche instable.

matériaux, alluvions et pollutions. C'est pour cette raison que j'envisage le Rhône comme un système chaotique aux contours flous.

C'est sans doute les minéraux qui conservent les signes les plus révélateurs de ces modifications. Pour le projet du *Fil du Rhône*, je souhaite suggérer ces variations et par conséquent travailler avec une palette de matériaux que l'on trouve tout au long du fleuve ou qui ont eu, à un moment donné, une relation directe avec lui. Ces matériaux pourraient être de nature relativement différente autant dans leur couleur que dans leur apparence: terre, gravier, béton, granit, molasse, calcaire, ardoise, bois...

Le projet est fondé sur un module que j'appelle trace. Cette trace est un carré, c'est-à-dire une surface euclidienne suffisamment élémentaire et mobile pour s'adapter à différents contextes architecturaux. Ses dimensions, 7 m par 7 m, permettent de définir une surface ayant une cohérence face à l'échelle humaine, c'est-à-dire susceptible d'être traversée et utilisée

comme un élément du mobilier urbain. Même si, à l'échelle du plan, ce carré apparaît comme un point, pour le promeneur, il est une surface clairement identifiable. L'ensemble des carrés forme un espace sériel en rapport direct avec l'architecture.

Partant du carré j'ai également utilisé, dans certains cas, la troisième dimension, aboutissant ainsi à un parallélépipède. Par ailleurs, pour accentuer l'idée de la boucle (cycle des eaux), des matériaux provenant du sud de la France pourraient être utilisés dans le Valais ou à Genève, et vice-versa.

Ayant ainsi défini une systématique à travers la série, je considère ensuite chaque trace comme un élément autonome qui devrait trouver ses propres règles de fonctionnement selon son implantation. La stratégie présidant aux choix des sites tient plus d'un rapport subjectif à la ville et à la vallée du Rhône que d'un quelconque principe, si ce n'est la décision de privilégier des lieux accessibles aux piétons.

L'orientation et la position des modules, la hauteur et l'inclinaison des parallélépi-

pèdes sont directement liées à un principe de localité et non pas à une logique d'ensemble. Chaque trace, selon sa localisation, pourrait suggérer un lien à l'histoire ou un rapport à la société. La fonction de ces traces devraient déborder de la problématique homme/nature pour trouver aussi une dimension sociale: lieu de rendez-vous, borne, repère, point de vue, etc. De nombreuses possibilités seraient offertes à l'utilisateur-spectateur pour appréhender ces surfaces et éléments: à travers la marche, la perception de la granulation et du relief, comme lieux de transition entre la terre et l'eau, comme élément perturbateur entrant en désaccord avec son contexte.

Les traces constituent une invitation à une réflexion sur le mouvement. Elles symbolisent le regard structurant de l'homme sur son environnement plutôt que l'environnement lui-même. Elles ne sont que des échantillons, des parcelles d'un espace trop complexe pour être représenté, des extraits d'un dessin qui pourrait s'appeler le Rhône.

# État des lieux

Le site du Rhône et de l'Île, des quais qui l'encadrent et des ponts qui le traversent n'est pas vierge mais au contraire formé par l'histoire de la ville. Il est occupé, habité, parcouru par de nombreux travailleurs, habitants et visiteurs. Ces données qui demandent d'être analysées ont incité les projeteurs à proposer des modifications de lieux, de nouvelles valorisations.

L'histoire du site et de ses mutations est connue. Son importance a amené les autorités à adopter le plan de site de la Rade en 1978, étendu jusqu'en l'Île et révisé en 1991. Ce plan prévoit le maintien des ensembles bâtis, ainsi que la mise en valeur des espaces publics et de leur mobilier.

Ce site est tout d'abord caractérisé par les aménagements hydrauliques et les opérations immobilières du XIX<sup>e</sup> siècle. Les interventions sur le domaine public devraient comprendre et s'insérer dans la géométrie propre de cette formation urbaine. A partir de cette reconnaissance, les lignes directrices d'aménagement du paysage urbain

proposent une nouvelle lecture de ses permanences.

Par ailleurs, ce site est habité. Le Rhône traverse le centre de l'agglomération genevoise, occupé par de nombreuses activités commerciales ou de service et par la plupart des équipements culturels. Quelques îlots de logements y subsistent.

Enfin, le site est traversé par des voies de circulation et se trouve au cœur du réseau urbain des transports publics. Récemment, l'ouverture de l'autoroute de contournement a permis de décharger le centre-ville du trafic de transit et de renforcer son accessibilité, permettant de donner plus d'aise aux transports collectifs et aux piétons.

Le secteur fait l'objet aujourd'hui de travaux importants: le barrage du Seujet et la passerelle qui reliera les deux rives du Rhône, le passage de la ligne de tramway 13 entre Cornavin et Plainpalais sur le pont de la Coulouvrenière, l'affectation de l'ancien bâtiment de la Machine à l'Office du tourisme genevois par exemple. D'autres

chantiers sont programmés, tant par des constructeurs privés que par les pouvoirs publics. Il faut souhaiter que ces futures réalisations puissent s'inspirer des principes présentés ici.

Ces considérations fonctionnelles et techniques pourraient représenter des contraintes qui réduiraient la créativité de l'architecte et des artistes. Au contraire, c'est en composant avec cette réalité que le projet prend forme et peut donner toute sa force.

La réflexion des architectes et des artistes a mené à un avant-projet. Au fil des ans et des volontés de réalisation, celui-ci se concrétisera dans plusieurs projets et chantiers. En préliminaire, il s'agira d'en faire un guide d'urbanisme et un langage d'aménagement pour les multiples acteurs privés et publics de la transformation du lieu.

**Philippe Gfeller**

Service d'aménagement urbain  
de la Ville de Genève

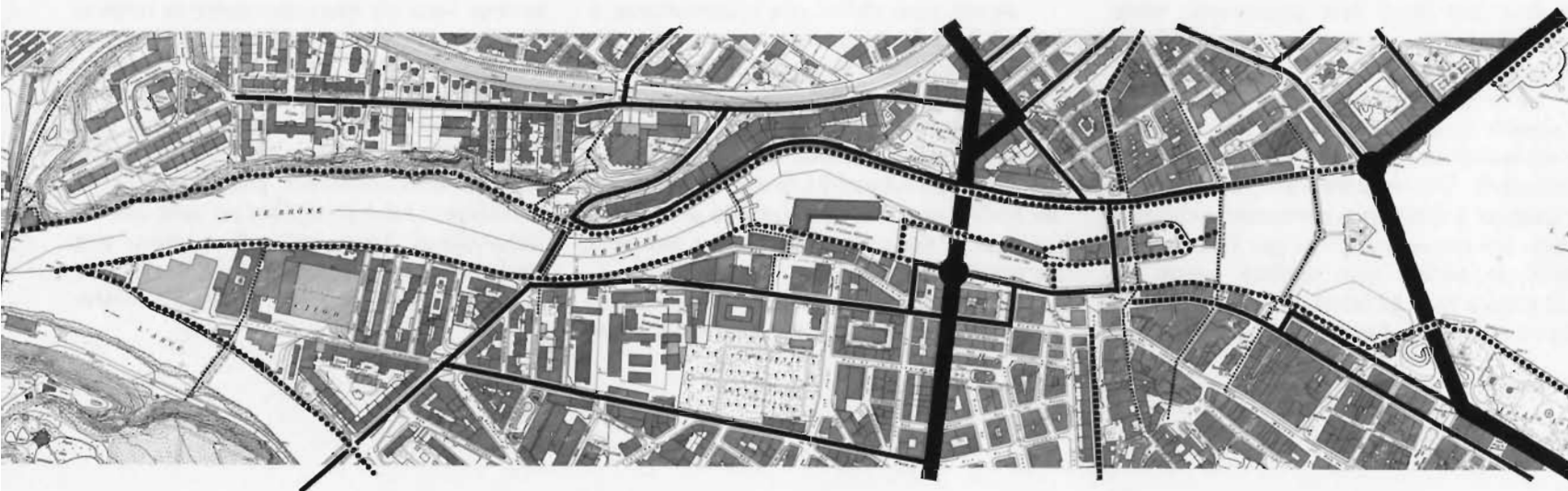


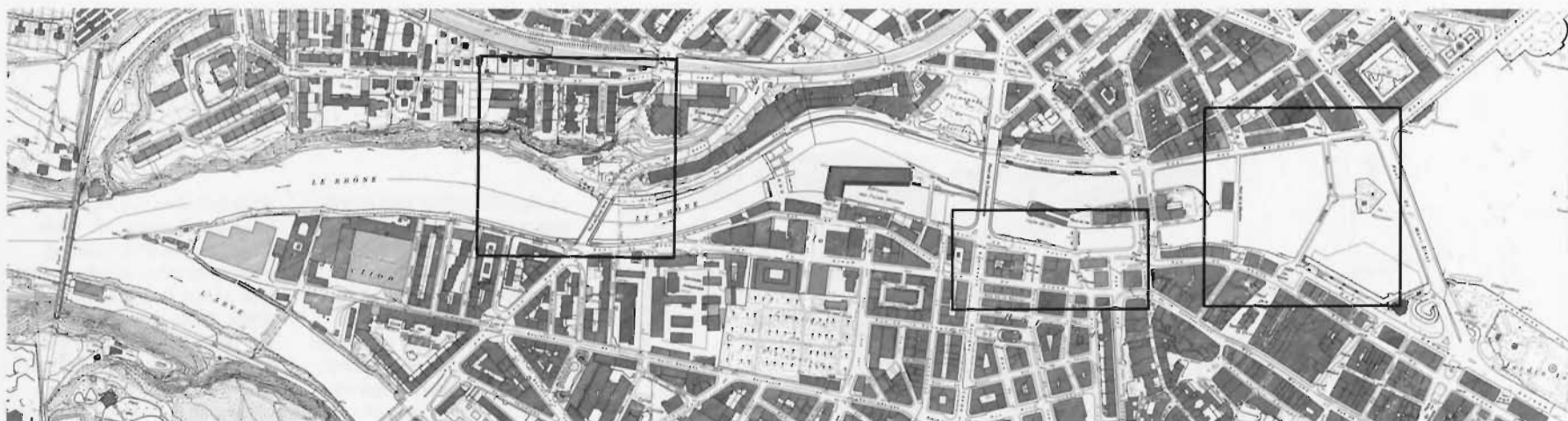
*Schéma des circulations et des cheminements*

Ce schéma, tel que le prévoit Circulation 2000, présente les grandes voies de circulation, qui reçoivent également les transports collectifs, ainsi que les principaux cheminements, souvent cyclables, au long de l'eau ou entre les deux rives. Le réseau de circulation primaire ne traverse le site que sur les deux ponts du Mont-Blanc

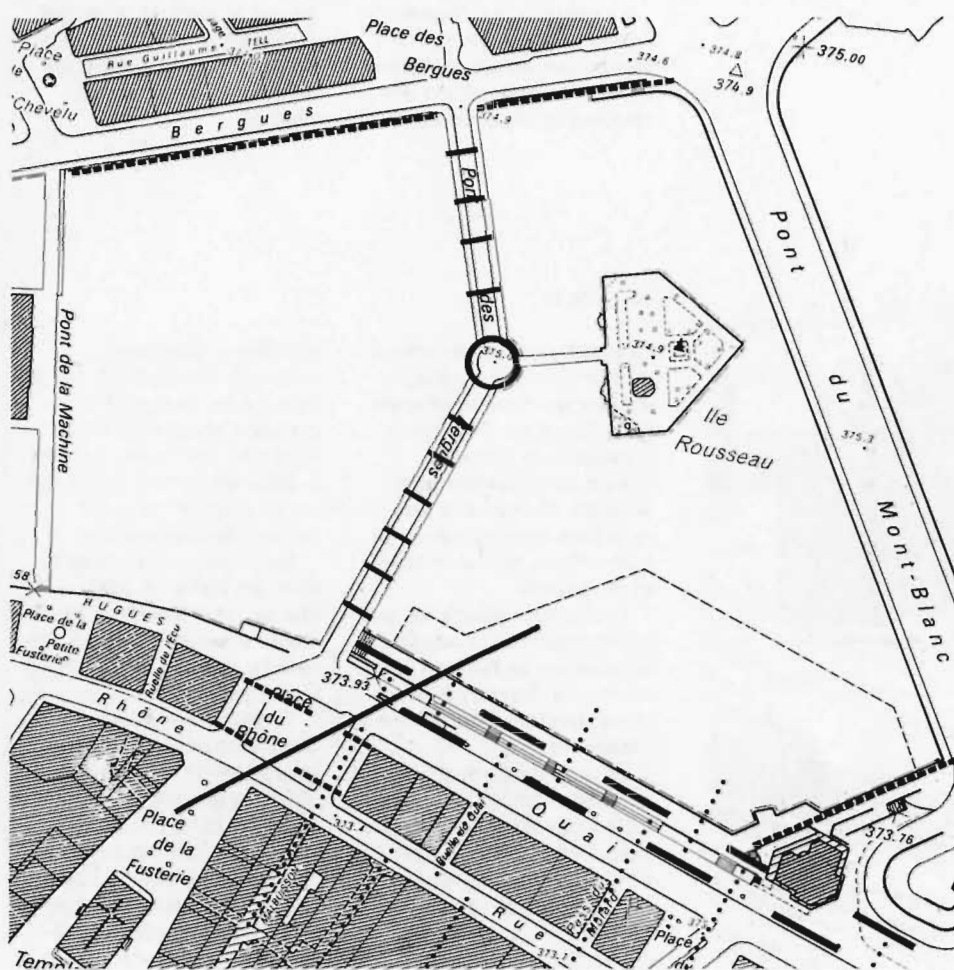
et de la Coulouvrenière. Le cheminement des piétons est quasiment continu sur la rive droite du Rhône, évitant les grandes voies et les ponts, à l'exception du quai et du carrefour nord du pont du Mont-Blanc, où le parcours est peu agréable. Le cheminement reste plus discontinu sur la rive gauche, surtout entre le quai de la Poste et le quai

des Forces Motrices, où les transports collectifs ont leurs arrêts les plus importants. Lorsque les traversées piétonnes du Rhône seront reliées aux cheminements internes des quartiers, elles pourront améliorer les liaisons entre la gare et le centre-ville ainsi qu'entre les divers quartiers.

- Réseau primaire / secondaire
- Rues marchandes
- Cheminements au long de l'eau
- Traversées



Lignes directrices d'aménagement du paysage



### Petite Rade

La confirmation des mesures de circulation prises au centre-ville appelle le réaménagement du quai des Bergues et l'amélioration des liaisons piétonnes. C'est l'occasion de reconsidérer la relation des quartiers aux rives et finalement à l'eau.

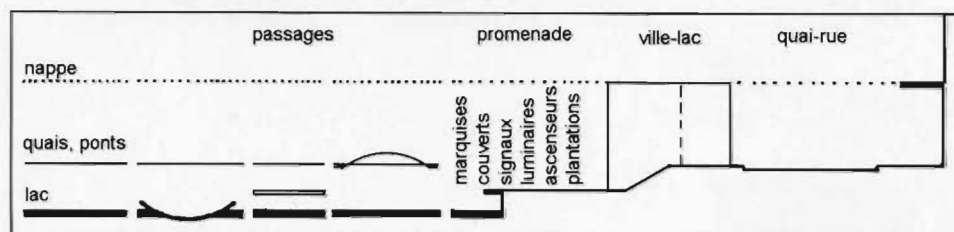
Les activités commerciales, le tourisme et les circulations donnent lieu à une multitude d'interventions disséminées: pavillons de restaurant, émergences du garage sous-lacustre, occupations saisonnières, abribus, etc.

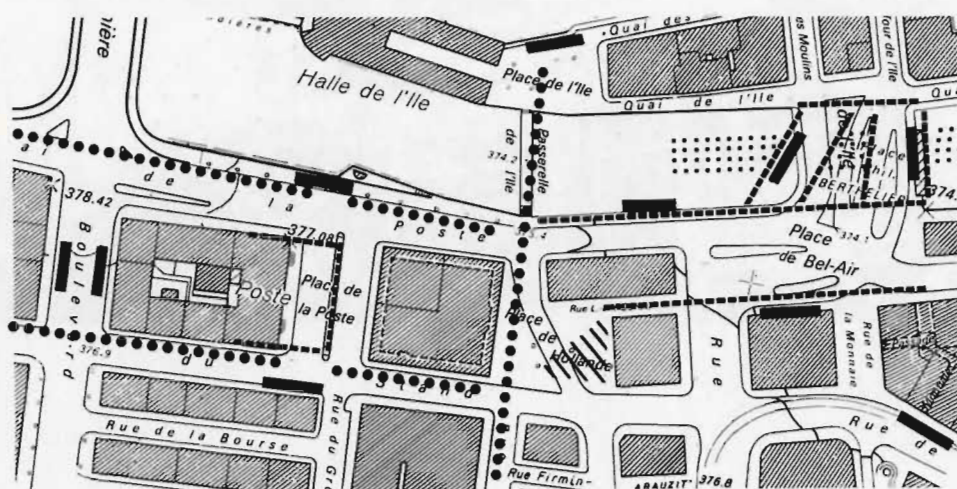
Le principe visé est de donner une cohérence à cet ensemble hétéroclite sous forme d'un prolongement de l'extension progressive de la rive gauche sur le lac. Ce dispositif relierait, en parallèle aux

Rues basses, les trois places historiques et constituerait l'interface non seulement entre les transports (TPG, mouettes, taxis, automobiles), mais aussi entre la ville et l'eau.

En coupe, cette idée occuperait une nappe dont la hauteur restera à définir mais dont les références seront les marquises, le mobilier urbain et les platanes. Ce principe de nappe une fois expérimenté pourrait être reproduit ailleurs sur les quais.

La promenade au bord de l'eau explorerait la nappe située entre les quais et les ponts et l'eau (escaliers, plateformes, passages). La condition et le succès de cette découverte seront d'y donner des réponses formelles claires.





### Bel-Air

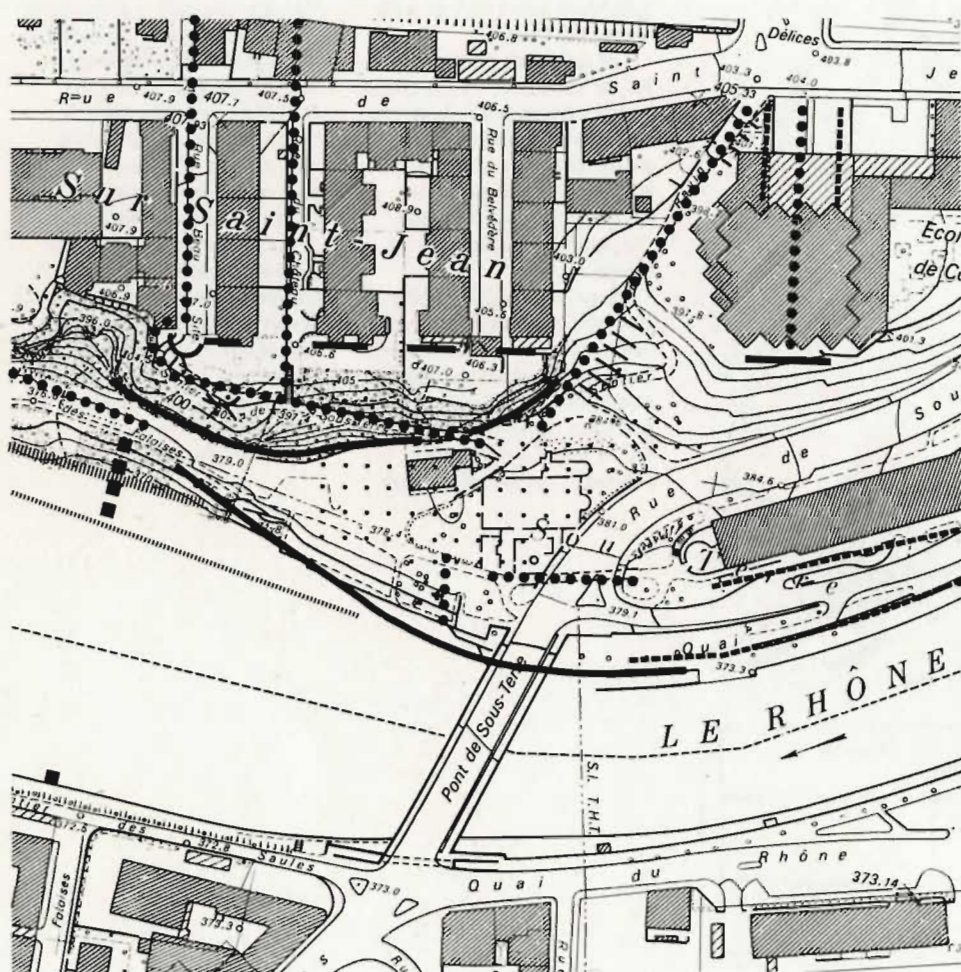
La densification des transports publics jusque là organisée sur et autour de Bel-Air sera étendue vers le boulevard Georges-Favon par le raccordement des lignes 12 et 13 du tramway.

Cette extension du site d'échange des transports publics permettrait d'instaurer un flux de circulations piétonnières d'est en ouest et d'intégrer une suite d'espaces dont les caractéristiques formelles et les interactions avec le bâti seraient exploitées.

La plateforme fluviale qu'est la place Philibert-Berthelmer verrait sa forme modifiée en fonction des réseaux et de la création

d'ouvertures sur le Rhône. La place Bel-Air, en intégrant le Crédit Lyonnais, établirait une soudure avec une place de Hollande sans trafic motorisé. La place de la Poste deviendrait une prolongation et un complément de programme du bâtiment postal (esplanade, téléphones, distributeurs, couverts, etc.)

Ces réorganisations des transports collectifs devraient donner l'occasion de reconsidérer les qualités à la fois spatiales et d'usage de cet ensemble, afin que l'utilisation des transports en commun devienne un acte valorisant pour le citadin.



### Sous-Terre

La prochaine construction d'un important ouvrage souterrain dans le parc de Sous-Terre est l'occasion d'évaluer ce paysage urbain paradoxalement délaissé et mal relié aux quartiers environnants de la Jonction, de Saint-Jean et du Seujet.

Les modifications de la topographie et du contexte, successives et éparses, n'ont pas donné lieu à la réinterprétation de cet ensemble.

Le quai existant du Seujet serait prolongé, avec de nouveaux moyens thématiques et plastiques, dans l'intention de marquer la fin de la ville au delà du pont.

Les falaises de gravier cimenté, étroitement solidaires des immeubles

qu'elles supportent, seraient consolidées, «réparées» dans le sens d'un passage progressif d'un état plus ou moins naturel à celui de cultivé. L'échelle de ce paysage est une notion fondamentale.

La promenade romantique des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, avec ses deux belvédères supérieurs, serait restaurée comme monument paysager.

La plateforme entre les deux soutènements intégrerait différemment les vestiges actuels, par exemple sous la forme d'une trame géométrique issue des génératrices de l'ancien prieuré, capable d'ordonner les nouveaux aménagements et d'insuffler un climat de légèreté à ce contexte très présent.

*Conception de la publication*

Julien Descombes, Pierre Lipschutz, Valérie Muller, Jean Stern

*Contributions*

Julien Descombes, architecte

Nicolas Rieben, Ellen Versluis, Nathalie Wetzel, artistes

Jacqueline Burnand, Erica Deuber-Pauli, Valérie Muller, Alain Vaissade, Fonds municipal de décoration

Philippe Gfeller, Service d'aménagement urbain de la Ville de Genève

*Conception graphique et mise en pages*

Pierre Lipschutz

*Impression*

m+h, Genève, sous la direction de J.G. Cecconi

*Rien n'est plus invisible que les monuments.*

*Et pourtant, on les érige pour qu'ils soient vus,  
pour attirer l'attention.*

Robert Musil (1927)

*Crédits photographiques*

Brutsch & Brutsch: 2

Centre d'iconographie genevoise: 4a, 5a, 5b, 6b, 7a, 7b, 18a, 22a, 25a

Julien Descombes: couv. I-IV, 11, 12a, 14b, 18b, 19, 20b, 22b, 23, 24, 25b, 26, 28b, 28c, 30b, 30c, 31b

Service d'urbanisme Ville de Genève: 3

Ellen Versluis: couv. II-III, 15, 16b

Nathalie Wetzel: 10b, 12b, 13, 31a, 32, 33

A. et G. Zimmermann: 4b, 5c, 6a, 6c

Coll. part.: 10a, 14a, 16a, 20a, 28a, 30a, 34

*Dessins et plans*

Julien Descombes

François Mentha: 7c

Nicolas Rieben: 19, 23, 24, 29, 31, 34, 35

Service d'aménagement urbain Ville de Genève: 36

Service d'aménagement urbain Ville de Genève, Patrick Maréchal, architecte: 37, 38

Ellen Versluis: 15

Nathalie Wetzel: 32, 33

*Éditeur*

Fonds municipal de décoration

Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie

10, rue des Vieux-Grenadiers

1205 Genève

Tél. 022/320 24 11

Fax 022/320 24 13

© Fonds municipal de décoration, Ville de Genève, 1995

Achévé d'imprimer en mars 1995

