



**HAL**  
open science

## Genève, la dernière traversée: de la cité à la métropole transfrontalière

Lauryanne Floch-Le Goff

► **To cite this version:**

Lauryanne Floch-Le Goff. Genève, la dernière traversée: de la cité à la métropole transfrontalière. Architecture, aménagement de l'espace. 2017. dumas-01657425

**HAL Id: dumas-01657425**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01657425>**

Submitted on 6 Dec 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Genève

# LA DERNIÈRE TRAVERSÉE

*de la cité à la métropole  
transfrontalière*



*Lauryane Floch Le Goff*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Genève

# LA DERNIÈRE TRAVERSÉE

*de la cité à la métropole transfrontalière*

**Mémoire master - ensa Nantes**

sous la direction de Laurent Devisme

Lauryane Floch--Le Goff

*Septembre 2017*

#### REMERCIEMENTS

*Je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui ont participé de près ou de loin à l'écriture de ce mémoire. À commencer par Laurent Devisme, qui a encadré sa réalisation durant deux ans.*

*Je remercie tout particulièrement Laurent Matthey, sans qui je n'aurais pas pu réaliser autant d'entretiens.*

*Merci à Isabelle Toumi, Philippe Brun et Francesco Della Casa pour le temps qu'ils m'ont accordé à Genève en mars dernier, ainsi que pour les ouvrages qui m'ont été offerts.*

*Un grand merci à mes hôtes Camille et Benoît, avec qui j'ai partagé le quotidien des frontaliers pendant une semaine, –et avant ça le quotidien genevois durant bien plus– pour leur soutien logistique et moral !*

*Merci enfin à ma famille pour leur soutien et la relecture, effectuée avec soin.*

# SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.6	2/ LA GRANDE TRAVERSÉE DU PETIT LAC	p.87
PRÉSENTATION DES ENTRETIENS	p.10	a/ Deux initiatives fondatrices	p.87
<b>I - LE PONT DU MONT BLANC, UN INCONTOURNABLE</b> .....	p.12	b/ Et maintenant ?	p.96
1/ LE PONT (DU QUARTIER)	p.15	<b>III - LE NOUVEAU MONUMENT</b> .....	p.112
a/ Découverte de Genève	p.15	1/ LE MONUMENT "PONT DU MONT BLANC"	p.114
b/ Histoire/histoires	p.19	2/ GENÈVE VOIT GRAND	p.120
c/ Le passage	p.25	a/ Les comparaisons	p.120
2/ UN PONT SYMBOLE (DE LA VILLE)	p.29	b/ Recherche d'une renommée	p.126
a/ La Rade	p.29	c/ Quand Calatrava s'en mêle	p.131
b/ Le Lac	p.35	3/ ÉVITER LA GRANDE TRAVERSÉE	p.135
3/ LE PONT INFRASTRUCTURE (DE L'AGGLOMÉRATION)	p.39	a/ Transformer la Rade	p.135
a/ Des problèmes de congestion	p.39	b/ Transformer le pont	p.140
b/ Traversée (pas si) difficile	p.45	CONCLUSION	p.148
c/ Les revers de la transfrontalité	p.48	ANNEXES	p.150
<b>II- TRAVERSÉE(S)</b> .....	p.56	ABRÉVIATIONS	p.190
1/ HISTORIQUE	p.58	BIBLIOGRAPHIE	p.192
a/ Du 19 <sup>ème</sup> aux années 1960	p.59	CRÉDITS PHOTO	p.202
b/ Les années 1980-1990	p.72		
c/ Échecs heureux	p.80		

# INTRODUCTION

*Le choix d'un sujet de mémoire est plus ou moins long, les possibilités sont vastes, et en même temps il s'agit de choisir un sujet qui intéresse assez pour pouvoir mener à terme ce travail, bibliographique et de terrain. Dans mon cas, cela a pris plus d'une année, et j'ai trouvé, comme d'autres avant moi, l'inspiration dans mon vécu personnel. Dès le début du master, en septembre 2015, un sujet nous était demandé. À ce moment-là, j'avais décidé de m'interroger sur la question de l'urbanisation des rives. D'abord rives de l'océan, étant bretonne d'origine, par rapport à des problématique de préservation du littoral. Cette question des rives m'apparaissait en lien direct avec mon nouveau lieu de vie : Genève, située à l'émissaire d'un lac. Le Joint Master, dont la Haute École de Paysage, d'Ingénierie et d'Architecture de Genève fait partie, fêtait en 2015 ses 10 ans. L'occasion pour eux de proposer un semestre centre sur la problématique du Léman.*

*En plus des apports théoriques de ce cycle, ce premier semestre avait été l'occasion de m'interroger sur la question de la rive comme limite à l'urbanisation. Si, dans un premier temps, elle en est la condition, comme vecteur de commerce, d'échanges qui mènent au développement, la rive finit par en devenir la limite. L'évolution humaine amène à vouloir à tout prix trouver les moyens techniques de s'installer partout, et pourquoi pas sur l'eau ? On a bien sûr déjà trouvé les moyens d'habiter sur l'eau, sur un bateau, une péniche, ou encore en construisant des îles artificielles, mais dans l'imaginaire, l'eau, les milieux marins apparaissent moins touchés par l'urbanisation à proprement parler. En cela, les rives d'un océan et d'un lac diffèrent des rives des fleuves et rivières,*

*qui comportent de nombreux franchissements tels que des ponts. On en voit moins sur les mers et océans.*

*Les grandes étendues d'eau ont toujours fasciné, étant synonyme de découverte, de conquête. La mobilité ne cesse d'évoluer mais les océans, mers et lacs restent inchangés. On peut contrôler les rives, en construisant des ports, en comblant sur l'eau, les capacités techniques existent, mais rien ne peut reproduire ces paysages. Tout le problème est là. Prenons l'exemple de l'Europe occidentale, sur terre, la croissance, les installations, le confort de vie étant ce qu'ils sont, il devient difficile de trouver un paysage vierge de toute intervention humaine, et lorsque c'est le cas, c'est parce que le territoire est trop impraticable pour s'y installer ou installer des infrastructures. À l'exception peut-être des refuges de montagne, qui sont là pour donner la possibilité de l'accès à certains endroits inoccupés. Revenons aux rives. Le besoin de s'en rapprocher est bel et bien un besoin d'échapper au reste de l'urbanisation, en profitant du seul paysage encore (à peu près) d'origine. Pourtant, si l'on regarde Genève, le sujet de ce mémoire, et donc plus largement le lac Léman, au cours du dernier siècle, on trouve plusieurs exemples d'urbanisation faite en remblais sur le lac. Surtout des cas d'aménagement des rives, pour embellir la rade de Genève, la mettre en valeur pour les habitants, les visiteurs. Un autre exemple d'aménagement sur le lac peut être trouvé lors de la construction de l'autoroute, pour utiliser les remblais, ce qui était une bonne occasion de créer un nouveau quartier olympique. (Lausanne, Vidy)*

*Pour en revenir au sujet de ce mémoire, c'est vrai qu'en tant qu'habitante et usagère de Genève, le lac est incontournable. Déjà, la rade, qui contient le fameux Jet d'eau, installation la plus haute du centre de Genève, culminant à cent quarante mètres, a une position centrale dans la ville, aussi symbolique que géographique. L'organisation historique de la ville s'est calquée sur cette rade, sa situation à l'émissaire du lac, qui font des ponts des passages obligés dans la ville. Suite à mon année de mobilité dans cette ville, j'ai décidé de m'interroger*

sur un de ces ponts, le plus connu peut-être : le pont du Mont Blanc. Pourquoi celui-ci en particulier ? J'y suis passée presque tous les jours, et pour moi, comme pour beaucoup j'imagine, il s'est en quelque sorte imprimé dans l'image que j'ai de Genève. En août 2015, ce lieu a été la toute première perception de cette ville dans laquelle je n'avais jamais mis les pieds, où j'allais habiter pour au moins six mois. De plus, il concentre une grande part de trafic transfrontalier, qui est un sujet important à Genève. Ce pont revient beaucoup lorsqu'on parle de la cité de Calvin, car souvent embouteillé, mais aussi pour sa position stratégique de premier (ou de dernier) point de traversée du lac.

Parler de traversée à Genève aboutit forcément à un sujet d'urbanisme vieux de plus d'un siècle, mais qui revient régulièrement sur le devant de la scène. Et c'est ce qui m'est arrivé, au fil de mes recherches. La Traversée de la Rade, devenue la Traversée du lac, après des années et des votations, est un sujet qui passionne, surtout les genevois. En 2016 encore, tout comme en 2014, et auparavant en 1996, 1988, la population a dû voter sur ce sujet. En juin 2016 donc, il y a plus d'un an, les genevois se sont prononcés à 64% en faveur d'une traversée du lac. Mais au moment du vote, certaines questions (où passerait la traversée, et combien coûterait-elle) n'étaient pas officiellement fixées. Aujourd'hui, les débats ne font que commencer.

Ce mémoire est l'occasion de faire un point, entre septembre 2015 et septembre 2017, sur ces questions, au travers d'un regard personnel d'abord, couplé avec des points de vue recueillis lors des entretiens, et des lectures. Se pose la question de la gestion du rapport au lac, par rapport à une infrastructure existante qu'est le pont du Mont Blanc, mais aussi celle de la difficulté de la mise en œuvre des projets d'urbanisme qui touchent à cette question, qui n'est pas seulement liée au système politique suisse, mais aussi à l'attachement que portent les genevois à ce lac, cette rade, et au fond, un peu, au pont du Mont Blanc.

Le mémoire ne répondra pas à la question de savoir si le projet en cours sera réalisé, mais en même temps qu'une mise à jour sur l'actualité du projet, j'essaie également de tirer des leçons des échecs des projets précédents, dans les années 1960 et plus récemment 1990. L'approche du sujet du mémoire se fait par le biais de mon expérience personnelle, celles d'amis, ainsi que des rencontres avec des acteurs de l'urbanisme, œuvrant pour l'État de Genève ou non. Je cherche également à comprendre comment les questions de mobilité, d'urbanisme et de paysage, du rapport au lac s'articulent.

Il s'agit aussi du récit d'un point de vue évolutif sur une période de deux années. Il est question de trois échelles, celle du quartier, où le pont du Mont Blanc joue un rôle important de traversée, à cet endroit précis qui boucle la rade. La seconde échelle est celle de la ville, par la gestion du réseau routier qui depuis longtemps pose problème au niveau du pont du Mont Blanc, et conditionne la demande d'une infrastructure qui soulagerait le centre, d'où le besoin d'une nouvelle traversée. Enfin, cette Traversée du lac nous amène à l'échelle transfrontalière, car elle servirait a priori un type de trafic autre que le trafic urbain du centre de Genève. Par le biais de l'échelle transfrontalière, c'est aussi l'image de la ville à l'étranger qui est posée par cette nouvelle infrastructure, en écho à la renommée internationale de la Rade actuellement. Les politiques et habitants cherchent-ils finalement à se créer un nouveau monument sur le lac avec cette traversée?

## INTRODUCTION AUX ENTRETIENS

*Dans le cadre de ce mémoire, en plus des discussions informelles que j'ai pu avoir avec des utilisateurs du terrain étudié, notamment des amis, j'ai eu également la chance de pouvoir effectuer des entretiens sur le sujet auprès de quatre personnes. La problématique explicitée pour débiter ces entretiens était celui d'une étude du pont du Mont Blanc, mis en relation avec le sujet de la traversée du lac.*

*J'avais fait le choix de ne pas contacter des organismes officiels, ou des personnes en charge du dossier, car cette parole est beaucoup relayée, par les articles de presse notamment. Même si deux des entretiens se sont déroulés avec des personnes rattachées à des services dépendant de l'État, j'ai eu la possibilité d'entendre leur position personnelle, avec un regard critique par rapport au projet de traversée.*

*Finalement, chaque entretien s'est dirigé vers des thèmes assez similaires, avec des tendances pour l'une ou l'autre des questions qui se dégageaient selon la personne en face de moi.*

*Le premier intervenant rencontré était Philippe Brun, architecte qui a notamment été le responsable, côté suisse, du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise (qui concerne le canton Genève, la France voisine et le canton de Vaud) jusqu'en 2007. Il a par ailleurs beaucoup travaillé sur la question de la traversée du lac, depuis les années 1990, à travers son groupe d'urbanistes, d'architectes nommé "500 mètres de ville en plus". C'est le seul intervenant qui avait une position plus ou moins favorable par rapport à une traversée. Il ne s'est pas prononcé en faveur de la traversée proposée aujourd'hui par les autorités, mais est plutôt convaincu de celle à laquelle lui et son groupe ont réfléchi au cours des deux dernières décennies. En revenant sur son parcours, et les fonctions qu'il a occupé au sein de l'État, il a notamment critiqué les défauts de l'administration française par rapport à l'administration suisse. En tant qu'habitant, même si il n'a pas voulu se prononcer en tant que tel, car trop impliqué*

*dans les questions de l'urbanisme, P. Brun se trouve dans ce qui est une situation commune dans l'agglomération. Il vit légèrement en périphérie, dans un quartier facilement relié au centre par le tramway, mais sur un axe énormément emprunté par des frontaliers et suisses qui se rendent dans le centre en voiture individuelle. Pour ses déplacements, il jongle donc entre les transports publics, sa voiture et son deux-roues, suivant l'heure et sa destination.*

*Le second entretien réalisé l'a été auprès de Francesco Della Casa. Celui-ci travaille pour l'État de Genève, en tant qu'architecte cantonal. Interrogé sur son rôle, F. Della Casa m'a lui-même confié avoir surtout un rôle consultatif, pour les concours, ou encore pour les projets d'urbanisme. Laurent Matthey, géographe et enseignant-chercheur à l'Université de Genève, l'a même qualifié avec humour de "conseiller du prince", ce qui montre que son avis est peut-être important, mais pas toujours déterminant dans les prises de décision. L. Matthey et F. Della Casa sont assez proches dans leur rapport à la ville, tous les deux des pendulaires suisses, connaissant bien la ville de Genève, attachés à son image, à celle du lac. Les deux sont piétons, arrivent à la gare rive droite pour se rendre sur leur lieu de travail rive gauche. Ils apprécient de pouvoir se déplacer à pied, et profitent de la "promenade bucolique" pour L. Matthey. F. Della Casa apprécie le passage sur le pont du Mont Blanc, même si de prime abord, il ne s'agit pas de l'endroit le plus agréable lorsque l'on est piéton.*

*La dernière rencontre était avec Isabelle Toumi, employée de l'État et co-auteure d'un ouvrage compilant l'histoire de l'urbanisme à Genève de 1890 aux années 2000. Elle aussi est piétonne et cycliste en ville. Ces profils démentent ce que je pensais au départ, car je croyais que Genève était une ville réservée aux voitures et aux automobilistes. Il apparaît finalement que les habitants du centre sont de moins en moins nombreux à posséder une voiture, et même de moins en moins nombreux à passer le permis. Quel contraste avec les français frontaliers que j'ai pu côtoyer!*

*Dans ce qui suit, j'ai tenté de retranscrire des paroles entendues telles quelles, en recoupant les témoignages, avec ma propre expérience du pont du Mont Blanc, et de la ville de Genève.*



Pont du Mont Blanc, 30 mars 2017, 17h

## LE PONT DU MONT BLANC, UN INCONTOURNABLE

*Difficile de parler de Genève sans parler de son lac. La place de l'eau dans cette ville est importante, il suffit de voir le monde se presser dès les beaux jours aux Bains des Pâquis, sorte de mini-station balnéaire de la rade, ou bien sur les rives du Rhône. Là aussi, il est difficile de parler de l'eau sans parler du pont du Mont Blanc, le dernier pont avant la rade de Genève.*

*Le pont du Mont Blanc est en cela incontournable, car il est omniprésent, prenant part dans l'organisation de la ville depuis l'échelle du quartier jusqu'à l'échelle de l'agglomération, en passant par l'échelle de la ville.*

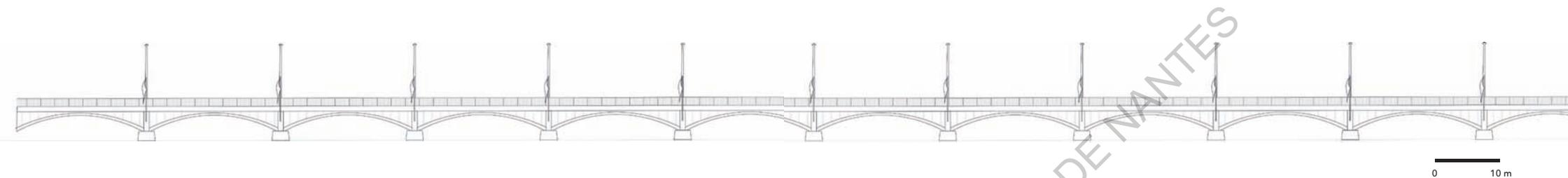


fig. 1 : Pont du Mont Blanc / élévation

## 1/ LE PONT (DU QUARTIER)

Les deux quartiers reliés par le pont se ressemblent dans leur organisations. Ils sont tous deux bordés par de grandes voies de circulation, tandis que dans les petites rues qui les traversent, il est souvent difficile de trouver une place lorsqu'on se déplace en voiture. Mais leur véritable ressemblance se trouve dans leur apparente symétrie, car ils se regardent par-dessus le lac. Le quartier des Eaux-Vives, comme le quartier des Pâquis, forment ensemble les façades de la Rade. Le pont du Mont Blanc joue donc à cette échelle le rôle de troisième façade. (fig.1 et 2) Ce qui suit est la vision que j'avais gardée de Genève, du pont, après mon retour de mobilité.<sup>2</sup>

"[...]  
Enguirlandé, là-bas, de lumières en fleurs,  
un large pont enjambe de douze arches le fleuve;  
il s'y répète en buissons clairs, en claires fleurs,  
se mire dans l'eau noire et le miroir du fleuve,  
là-bas, de réverbère en réverbère, accueille  
un long peuplier pâle allongé sur l'eau calme.  
[...]"<sup>1</sup>

### a/ Découverte de Genève

Au cours de mon année de mobilité (de septembre 2015 à juillet 2016), j'ai identifié le pont du Mont Blanc qui était pour moi, le marqueur du passage d'un paysage à un autre, du Rhône au lac Léman, et donc l'une des façades de la ville sur le lac. Cet endroit est plutôt touristique en journée, alors qu'aux heures de pointe on y trouve principalement des travailleurs, suisses ou transfrontaliers. En y passant on sent clairement cette rupture entre les passants "touristes" et les locaux en apparence indifférents à ce paysage. Le pont du Mont Blanc est tout un symbole, autant dans son nom (car on peut y apercevoir parfois le Mont Blanc) que dans son utilisation. En effet, c'est le premier endroit de l'ouest du Léman où les deux rives sont reliées

2.  
Les notes en italique dans le reste du mémoire sont les extraits des "matières à penser" / récit personnel

1. René-Louis Piachaud (1896-1941) "Les jours se suivent" (1920) vision de la rade de Genève / extrait de "Le voyage singulier, Regards d'écrivains sur le patrimoine"

physiquement. Cet endroit est un des premiers repères de Genève, un endroit de passage où, comme des milliers de personnes, j'ai transité chaque jour cette année. En bus surtout, mais aussi en voiture, ainsi qu'en tant que piéton, sans jamais vraiment m'y arrêter. Le soleil levant au-dessus des montagnes, le soleil couchant sur le Jet d'eau, cet endroit est devenu mon chemin habituel, qui m'a toujours rappelé que j'habitais à Genève et pas ailleurs. La circulation très dense du centre-ville de Genève se fait ressentir sur ce pont, et peut-être que ce passage obligé, cette migration journalière fait finalement partie du mode de vie genevois.

Si en tant qu'automobiliste ou deux-roues, la traversée du pont est compliquée, en tant que piéton elle peut même s'avérer périlleuse. En effet, l'accès au pont (d'une trentaine de mètres de large) se fait par de grandes avenues, à trois ou quatre voies, si bien qu'un passage pour traverser les voies en surface n'a pas été prévu. Aux deux extrémités, des passages souterrains existent, mais ils sont peu utilisés en comparaison du nombre de piétons présents. (fig. 3)

Cet endroit est pour moi particulier car même s'il est situé au centre de la ville, il marque des frontières qui sont moins visibles ailleurs. Tout d'abord le passage du Léman au Rhône, mais aussi celui de la séparation des frontaliers et des genevois, et à l'échelle de Genève la séparation entre deux quartiers aux caractères bien distincts.

Se déplacer en voiture ne dispense pas de passer sur le pont. Au contraire, à Genève, toutes les voies rapides mènent à cet endroit. En direction de Lausanne, d'Evian ou d'Annemasse, les voies du centre débouchent sur le pont du Mont Blanc. Des rues de 4 voies, comme les autoroutes qu'elles rejoignent. Aux extrémités du pont, la place n'est clairement pas laissée aux piétons. Traverser de part en part le pont est déjà une expérience, car sa conception fait que lorsqu'on marche dessus, on sent le pont vibrer, et se soulever. Rassurant. La largeur du pont est conséquente (presque vingt-sept mètres), et résulte du premier usage du pont (qui en plus de voies de circulations, accueillait un tramway) qui a été élargi,



fig. 2 : la rade et ses trois "façades"



fig. 3 : Plan du pont du Mont Blanc et ses accès

*pour accueillir finalement six voies de circulation et deux trottoirs de trois mètres sur chaque côté.*

*La situation de congestion n'est évidemment pas propre au pont, mais bien à tout le centre de Genève. Le matin comme le soir, on assiste à un ballet de voitures, de klaxons, vers toutes les routes qui mènent à la périphérie, et au lac. Ces rues donnent sur le pont du Mont Blanc, avec un effet d'entonnoir, et embouteille parfois même les trams au niveau de la gare. Il est possible, cela m'est arrivé, de patienter dans un bus à l'arrêt durant 45 minutes car l'ensemble du quartier est paralysé. Il vaut parfois mieux rejoindre sa destination à pied. Le problème du centre ce ne sont pas les citadins, mais bien les voitures qui transitent par là car c'est le chemin le plus court. En revanche, ce n'est pas le chemin le plus rapide à certaines heures. À Genève on trouve énormément de monde se déplaçant en scooter, même plus qu'en moto. La législation suisse est un peu différente en matière de deux-roues et rend avantageuse la pratique du scooter par rapport à celle de la moto. J'ai été frappée par le nombre de scooters en ville, en comparaison de Nantes, par exemple, où il y a également des problèmes de stationnement. Sauf en cas de grosses intempéries, de nombreux transfrontaliers et personnes habitant en périphérie se déplacent en deux-roues.*

*Quant aux piétons, il n'y a pas de passage direct sur le pont. Il faut soit traverser trois fois la rue, et vu la largeur des voies cette solution n'est pas très directe. Des passages ont également été aménagés sous le pont à chacune de ses têtes : l'un est une passerelle en béton, créée au début des années 2000. Pour traverser sous le pont, il faut revenir sur ses pas, afin de pouvoir accéder au dessous du tablier. L'accès pour les personnes à mobilité réduite par exemple est impossible de ce côté. Cette situation renforce l'impression que les aménagements sont faits pour les voitures, pour leur permettre d'aller le plus vite possible, une sorte d'autoroute de centre ville. Seule la présence de feux de signalisation, ainsi que les bouchons, viennent ralentir ce rythme.*

Il est certain que dans mes pratiques quotidiennes, le pont du Mont Blanc était un point fort du trafic, un élément aussi très présent dans son environnement. La forte fréquentation du centre de Genève par les voitures donne la sensation d'un endroit toujours en mouvement, avec seulement des gens qui passent sans s'arrêter dans le quartier.

## **b/ Histoire / histoires**

*Le pont du Mont Blanc est donc un symbole fort, mais cela vient surtout du fait qu'il est un passage obligé. En effet, on ne compte pas moins de cinq lignes de bus qui l'empruntent, pour aller et venir de la partie ouest de la ville, appelée aussi rive droite. Entre la Gare Cornavin, la Gare des Eaux-Vives, et le grand pôle de transport Rive, l'utilisateur des transports en commun est au moins une fois obligé de passer par là.*

L'histoire du pont du Mont Blanc débute dans la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. En effet, il a été une première fois édifié en 1862. Le livre "La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois"<sup>3</sup>, explique le contexte de sa construction, liée au départ à une saturation des autres ponts, lors d'une reprise économique et démographique de la ville.<sup>4</sup> Si bien que David Hiler décrit le pont des Alpes, son nom d'origine, comme un élément de "réconciliation nationale"<sup>5</sup>. Et pourtant, il a fait l'objet d'une résistance au départ, avec des motifs qui rappellent étrangement certains arguments contemporains contre la construction d'une traversée.<sup>6</sup> Construit en trois cents jours, le pont est finalement inauguré en 1862. Mais au début des années 1900, sa structure est déjà affaiblie par le passage d'un grand nombre de véhicules. C'est pourquoi il est reconstruit, et renforcé par une nouvelle structure, plus solide, en 1903. Par la même occasion, il est élargi une première fois.<sup>7</sup> Il appartient donc à part entière au paysage de la rade de Genève. De nombreux textes font part de cet élément devenu omniprésent. En 1910, dans "Le centenaire de Jean-Jacques", Louis Dumur (1863-1933) décrit le pont depuis l'Île Rousseau:

3. "La Traversée de la Rade. Serpent de mer des Genevois", Laurence Bézaguet, David Hiler, 1996

4. "L'extension de la ville provoque une surcharge du malheureux «pont-promenade» des Bergues. [...]L'entretien devient ruineux car les «voitures lourdement chargées» endommagent le «platelage» qu'il faut sans cesse refaire.", "La Traversée de la Rade.."p. 33

5. "La Traversée de la Rade..." p. 33

6. "Selon eux, le pont projeté présente le grand inconvénient de fermer l'accès des quais aux bateaux à vapeur et d'ôter la vue dont on jouit depuis les quais et le pont des Bergues.", Idem.

7. "Genève, le pont du Mont Blanc et la Rade", consulté le 14/05/2017

8.

Extrait de "Le voyage singulier, Regards d'écrivains sur le patrimoine"

*"[...] Satisfaite, elle repris l'inspection du paysage. Distract de mon grec, je fis comme elle. Sur la ligne droite du pont du Mont Blanc, les passants filaient dans les deux sens, entourés des arabesques vives des mouettes. Sur cette base animée, la rade construisait la géométrie de sa surface bleue, entre ses quais plantés d'arbres, ses jetées et son jardin public.[...]"<sup>8</sup>*

On peut déjà constater qu'en ce début de siècle, le pont est fréquenté. Aujourd'hui encore, cette effervescence se fait sentir, à toutes les heures de la journée. Le meilleur point de vue pour observer le pont n'a pas changé depuis l'époque de Louis Dumur, car l'île Rousseau, située juste à proximité, s'est fait "voler" sa place privilégiée de balcon sur la rade par l'ouvrage en question. En passant un certain temps pour observer les allers-retours sur le pont, on peut se rendre compte d'un certain nombre de phénomènes.

*Un lundi d'avril, j'ai passé la matinée à observer le pont, et surtout ce qui s'y déroulait, ceux qui y passaient. J'ai pu me rendre compte que le trafic ne diminue pas, surtout dans le sens aller. La plupart des voitures observées possédant une plaque d'immatriculation non genevoise, - en majorité soit de la Haute-Savoie, du canton de Vaud ou de l'Ain- on peut rapidement en déduire que ce trafic est transfrontalier. Dans le sens retour, les deux voies qui sont consacrées aux voitures sont soit vides, soit traversées rapidement par les voitures et camions. En revanche, ce qui n'est pas visible au premier abord ce sont les nombreux piétons pressés qui passent par là. À cette heure-ci, il s'agit probablement de citadins se rendant au travail ; beaucoup arrivent depuis la gare. Le pont piéton en aval, appelé pont des Bergues, est aussi énormément emprunté par les piétons et les cyclistes. À en juger le peu de monde sur l'île Rousseau, les promeneurs et touristes ne sont pas encore arrivés.*

*Finalement sur le pont du Mont Blanc, la voie la plus saturée est celle du milieu, car pour les automobilistes il s'agit de la seule possibilité pour se rendre vers la rue du Mont Blanc, la rive droite du centre ville. En ce qui*



fig. 4 : Le pont du Mont Blanc aux environs de 1910



fig. 5 : Le pont du Mont Blanc en 2017

concerne les piétons, les actifs se rendant sur leur lieu de travail laissent progressivement la place à la promenade d'agrément, avec la présence de plus en plus marquée de touristes et de joggeurs. De plus en plus de personnes s'arrêtent pour prendre des photos du lac et du Jet d'eau s'il est en fonctionnement.

J'ai également eu l'occasion, lors de ce retour à Genève au mois de mars, de faire un certain nombre d'allers et de retours sur le pont du Mont Blanc, accompagnée ou non.

La traversée en voiture du pont est finalement assez rapide, et mes hôtes et moi prenons quand même le temps d'admirer la rade, de remarquer si le Jet d'eau est allumé. Le temps magnifique du début de printemps profite au paysage...

Le lendemain matin, je voyage en bus jusqu'à la frontière, puis effectue le reste du trajet jusqu'au centre en tram, pour finir par le passage du pont en bus. Il y a deux arrêts, un avant le pont, un juste après le pont. Une utilisatrice a oublié de descendre. Elle est au téléphone: "Tant pis, je descends à Mont Blanc et je reviens, ça me prendra pas longtemps, j'arrive dans dix minutes." Ça va, dans notre sens les TPG<sup>9</sup> ont une voie réservée, et ce midi-là le trafic est assez fluide. On ne voit pas bien la rade à cause des voitures dans l'autre sens.

Ce soir-là, il est déjà 20h, et pourtant sur les quais du Mont Blanc, côté Pâquis, il est encore difficile de s'insérer dans le trafic. Les feux ralentissent tout le monde, beaucoup passent au rouge. "On va galérer à passer ce soir". On met bien quinze minutes à rejoindre l'opposé du quai Gustave Ador. On voit beaucoup de monde sur les rives, à Genève plage. En se dirigeant vers Annemasse, on a même la chance d'admirer le Mont Blanc. (fig. 6)

Jeudi matin, départ à 7h30 d'Annemasse. "On va prendre un autre chemin!". C'est le chemin qu'empruntent Camille et Benoît le matin. Eux aussi ont adapté leur trajet selon les aléas du trafic. "Et puis c'est plus sympa de passer par les petites villes" selon eux. On a le temps de voir,

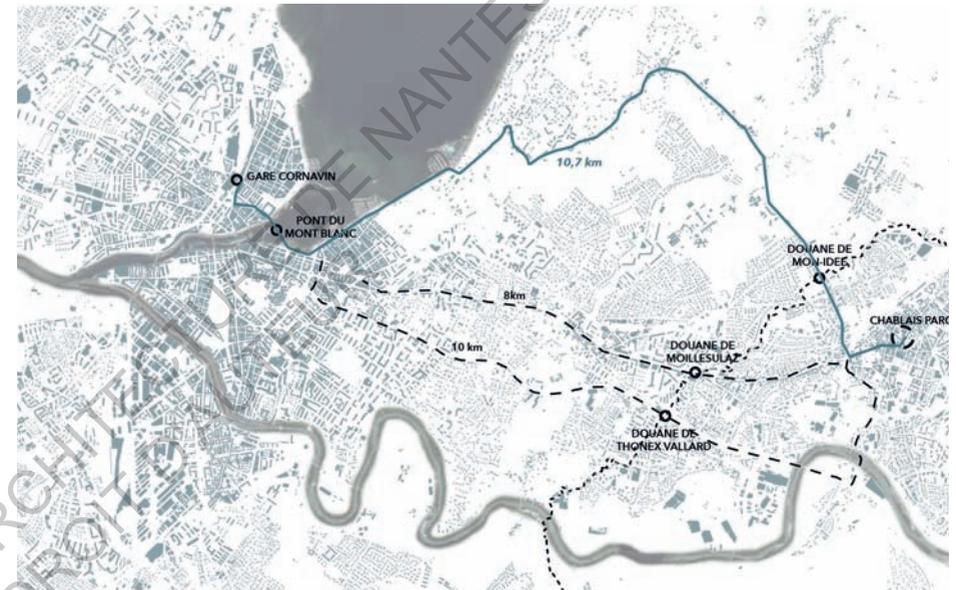


fig. 6 : Trajet transfrontalier 1 / matin

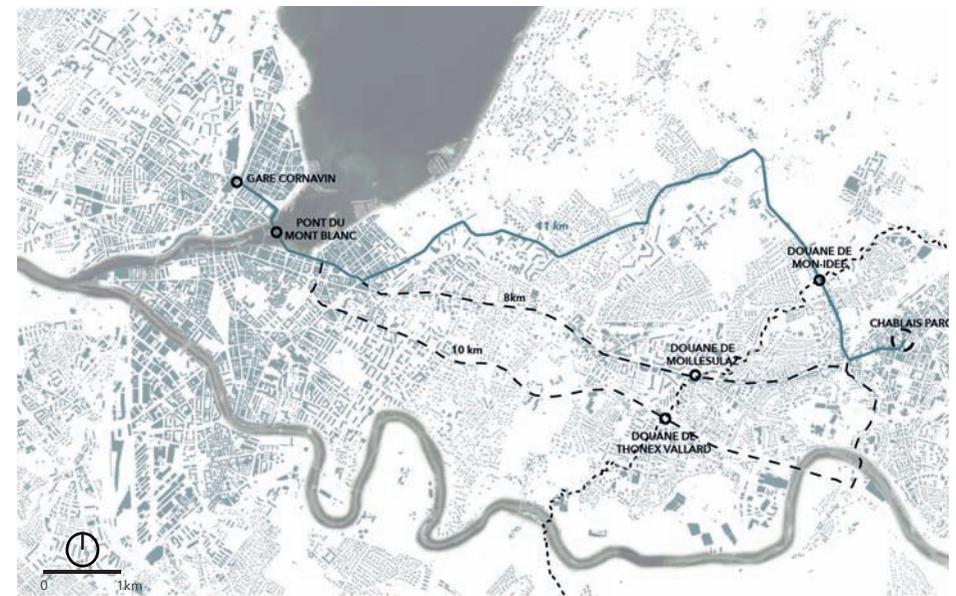


fig.7 : Trajet transfrontalier 2 / soir

9. Diminutif des Transports Publics Genevois

effectivement, on peut presque faire un suivi de chantier depuis la voiture. On en profite pour se réveiller... On arrive finalement au pont. Il est presque 8 heures, pas de Jet d'eau ce matin, mais le soleil passe au-dessus des montagnes pile dans l'axe du lac. (fig. 7)

Jeudi après-midi, je pars faire des photos du pont. Camille m'accompagne. La passerelle qui permettait jusque là de passer sous le pont, rive droite, a disparu; il y a des sortes de barges de chantier sur le lac. Que font-ils encore ? Et où est passée la passerelle ? Il y a beaucoup de trafic sur le pont, mais il reste assez fluide. Je prends quelques photos, et direction le passage réservé aux piétons. Je suis la seule à ne pas photographier la rade. Je voudrais une photo avec des voitures, mais pile à ce moment-là le passage est rapide. Camille trouve que "c'est bien la première fois qu'il n'y a pas de bouchons ici !". On continue d'avancer, on parle encore une fois du pont, de la circulation... "Je déteste passer ici, on est obligé de crier, tout le monde te pousse, les vélos te foncent dessus". C'est vrai qu'on se sent un peu coincé, entre la rambarde et les six voies de circulation.

On arrive au bout, pour passer de l'autre côté il faut passer par-dessous. Changement radical d'ambiance. C'est silencieux, les gens sont assis, profitent du soleil. On poursuit notre périple en retentant une seconde traversée, côté Île Rousseau cette fois. Il y a moins de monde à pied, les voitures sont arrêtées, c'est une expérience déjà plus agréable. "D'un côté tous les gens qui passent par là c'est pour faire des photos, donc ils vont côté lac, regarde". C'est vrai qu'on ne compte plus les gens arrêtés et les perches à selfie. Difficile de résister, quand on voit la rade, le Jet d'eau baignés par le soleil de cette fin d'après-midi. Le parfait paysage de carte postale en somme. Les Bains des Pâquis sont assez bondés pour un soir de mars, pareil pour les quais de la rive gauche.

Toutes ces traversées montrent plusieurs choses. Déjà, l'endroit est très emprunté, pas nécessairement par choix, mais aussi par commodité. En s'intéressant à la condition de piéton sur ce pont, comme je l'ai déjà évoqué plus tôt,

on a une perception totalement différente de l'endroit. Mais l'anecdote la plus parlante, qui donne la meilleure impression de ce que peut être le "traumatisme" de cette traversée m'a été donnée par une étudiante de l'Hépia : "La première fois que je suis passée sur le pont du Mont Blanc, j'ai cru que je faisais une chute de tension. Le monde, le bruit des voitures, et ça a commencé à bouger... J'étais paniquée !" Pas de panique pourtant, le pont est simplement conçu avec un certain nombre de dalles, qui le rendent souple et mouvant lors du passage rapide de voitures, ce qui explique cette drôle de sensation qu'on a lorsque l'on est piéton. On sent vraiment le sol bouger sous nos pieds, alors qu'il réside une impression d'être dans une rue normale, dans la continuité du reste des avenues.

Lors de sa création, et toujours aujourd'hui, le pont est important dans le quartier, dans la vie quotidienne des habitants. Pourtant, il est certain que ce n'est ni grâce à sa forme ni à l'expérience de traversée en elle-même qu'il doit sa renommée. Pour trouver ce qui confère au pont du Mont Blanc son importance, il faut se tourner vers le lac, et la signification historique du pont.

### c/ Le passage

L'objet "pont du Mont Blanc" tire son importance principalement de là où il est situé. À Genève on trouve d'autres ponts, d'autres ouvrages plus marquants esthétiquement, et pourtant aucun n'atteint la popularité de la dernière traversée. Ce n'est pas l'objet qui importe, mais ce qu'il relie, et ce sur quoi il donne.

En tant que pont d'abord, on peut repenser à la façon dont sont décrits ces points de passage par Heidegger, dans "Bâtir, Habiter, Penser"<sup>10</sup> : " Le pont ne relie pas seulement deux rives déjà existantes. C'est le passage du pont qui seul fait ressortir les rives comme rives. C'est le pont qui les oppose spécialement l'une à l'autre. [...] Avec les rives, le pont amène au fleuve l'une et l'autre étendue de leurs arrière-pays. Il unit le fleuve, les rives et le pays dans un mutuel voisinage. Le pont rassemble autour du

10. "Essais et conférences : Bâtir Habiter Penser", Martin Heidegger.

*fleuve la terre comme région."*

Un discours qui prend tout son sens à Genève, où les deux rives sont à la fois concurrentes et complémentaires. Dans une première réflexion sur la ville, j'avais trouvé intéressant la façon dont le quartier des Eaux-Vives et des Pâquis, reliés l'un à l'autre par le pont du Mont Blanc, se répondaient, connaissaient les mêmes problèmes de trafic... De plus, cet implantation précise, entre le lac et le fleuve, lui confère une importance toute autre :

*"Genève n'existe qu'à cause du fait qu'elle se trouve à l'émissaire du lac. À l'endroit précis où le lac se transforme en fleuve."*  
- F. Della Casa

*"[...] Le pont laisse au fleuve son cours et en même temps il accorde aux mortels un chemin, afin qu'à pied ou en voiture, ils aillent de pays en pays. [...] Le pont de l'autostrade est pris dans le réseau des communications lointaines, de celles qui calculent et qui doivent être aussi rapides que possible. [...] On pense, à vrai dire, que le pont [...] est simplement un pont. Après coup et à l'occasion, il peut encore exprimer beaucoup de choses."*<sup>10</sup>

La figure du pont décrite ci-dessus trouve une résonance particulière dans le cas étudié, où "l'arrière-pays" du fleuve est en fait un autre pays, la France. La logique de ce point précis n'est pas seulement celle d'un quartier, d'une ville, mais bien de l'ensemble d'une région qui forme un tout autour du Rhône, du Léman, et par extension autour du pont du Mont Blanc.

*"Le lac, l'émissaire, le Salève, le Jura, et ce territoire où c'est la ville qui contrôle le passage."*<sup>11</sup>

Francesco Della Casa, architecte cantonal, a eu comme première réaction de parler en ces termes : "Ce à quoi je pense à chaque fois quand je traverse le pont du Mont Blanc à pied c'est que je me dis je suis, j'ai un pas sur les deux moitiés de l'Europe. [...]."

Plus que l'histoire du pont évoquée plus tôt, c'est l'histoire de Genève qui pèse en quelque sorte sur le pont, car "[...] C'est le fait de traverser qui fonde la ville!"<sup>12</sup>

10. "Essais et conférences : Bâtir Habiter Penser", Martin Heidegger.

11. Francesco Della Casa, entretien du 31 mars 2017

12. Francesco Della Casa, entretien du 31 mars 2017



fig. 8 : Pont du Mont Blanc / plan



fig. 9 : Pont du Mont Blanc vu depuis le Quai du Général Guisan

L'élément fondateur de la ville, qui est maintenant un élément indispensable au fonctionnement du quartier. Par rapport à la traversée antérieure du pont des Bergues, qui est elle piétonne, le pont du Mont Blanc est un élément routier difficilement évitable. L'ouvrage en lui-même n'est pas spectaculaire, pas particulièrement haut, ni particulièrement beau, si bien qu'il est même possible d'oublier qu'on est sur un pont si on le traverse en voiture. C'est à peine si on arrive à le distinguer depuis l'autre bout de la rade. Il est facile de croire qu'il s'agit de la continuité du reste de quais. Il est donc bien intégré au reste du quartier.

Cette symbolique du pont décrite par Heidegger trouve sens à Genève. Mais la seule symbolique qu'apporte la présence d'un pont ne suffit pas à le rendre unique, car elle s'applique également dans le cas des autres ponts de la ville. Au-delà vraiment de la question du pont du Mont Blanc, c'est aussi sa situation comme façade de la rade qui a son importance.

## 2/ LE PONT SYMBOLE (DE LA VILLE)

À l'échelle de la ville, le pont est un repère, par rapport aux six autres traversées qui retiennent moins l'attention. Que l'on voyage en voiture, bus, ou à pied, il est assez évident de repérer si l'on se trouve sur le pont du Mont Blanc, car la vue sur la rade y est imprenable.

### a/ La Rade

*Lors de mes trajets quotidiens, entre Conches et la Gare Cornavin, la traversée du pont a toujours été un petit événement en soi, car le matin, arriver là signifie que l'on a passé le plus gros des bouchons, et que l'arrivée à la gare est imminente. De plus, après quinze, vingt, trente voire même parfois quarante minutes de trajet dans un paysage plutôt urbain, bordé par des bâtiments genevois assez austères de la rive gauche, l'horizon se dégage soudain pour laisser entrer le soleil levant à travers les vitres du bus. Mon petit jeu, pratiquement chaque jour de l'année, a été la découverte du Jet d'eau, parfois éteint des semaines durant. Jet d'eau allumé : satisfaction, Jet d'eau éteint : je passais la fin du trajet à essayer de deviner pourquoi. Travaux, météo ? Pas le temps d'y penser plus que ça, arrivée à la gare la journée démarrait.*

*"[...] En fait plus que sur le pont, ce à quoi vous réfléchissez aussi c'est, ben c'est la rade. Son image, peut-être, dans la mémoire collective genevoise. Et je pense qu'effectivement, c'est un élément majeur de l'identité collective genevoise. On parle beaucoup de la rade, quand il y a les fêtes de Genève<sup>13</sup> c'est sur la rade de Genève. Vous voyez la rade de partout, il y a des "cafés de la rade", etc, etc, donc c'est vraiment un élément d'identification assez fort. Et c'est un élément d'identification qui est lié au XIX<sup>ème</sup> siècle. C'est au moment où il y a la révolution radicale, la Genève aristocratique, qui est vaincue par la bourgeoisie, on sort des bastions un peu, la ville dérupite sur les rives, il y a une grande opération urbaine qui est mise en place, par une série d'entrepreneurs, il y a un texte de Corboz [...] qui est assez beau, qui s'appelle "La*

13. Les Fêtes de Genève ont lieu au mois d'août chaque année.

14. Laurent Matthey,  
entretien du 3  
avril 2017

*refondation de Genève "[...]"<sup>14</sup>*

Comme l'explique Laurent Matthey, le pont du Mont Blanc fait sens lorsqu'on l'intègre à la question de la Rade. En effet, le texte d'André Corboz, porte sur l'opération des Bergues en 1823.<sup>15</sup> Il y expose un principe: celui de la refondation. En effet, jusque là, la ville de Genève s'organisait surtout sur la colline, dans ce qui est aujourd'hui la vieille ville. Si au début du XIX<sup>ème</sup> siècle ce quartier était l'unique centre, où se concentrait la richesse et les pouvoirs politiques et religieux, *"simultanément à la destruction des fortifications"*<sup>16</sup>, l'opération des Bergues vient inverser un rapport pour l'instant utilitaire au lac. Dufour lance un plaidoyer contre l'aspect antérieur des berges du lac, où il montre déjà cette intuition que la façade lacustre a un rôle à jouer dans l'image de la ville. Il *"use d'arguments esthétiques et hygiénistes : "un amas de bâtisses implantées au hasard, irrégulières et malsaines, telle est Genève vue du lac."*<sup>17</sup>

15. André Corboz "La  
«Refondation» de  
Genève en 1830  
(Dufour, Fazy,  
Rousseau)"  
voir annexe

16. Isabelle Toumi,  
entretien du 4  
avril 2017

17. "La  
Refondation...",  
André Corboz,  
p.56, à propos de  
Guillaume-Henri  
Dufour

Ceci montre une prise de conscience de l'importance des rives, car ce sont le premier point de vue sur la ville, et à cette époque, Genève ne renvoie qu'une piètre image depuis le lac. En effet, la Suisse est un pays qui doit en grande partie son développement au tourisme, il y a donc toujours eu un intérêt à développer des infrastructures pour cette activité. La renommée actuelle de la ville ne serait pas la même aujourd'hui sans cette rade, ces quais parfaitement ordonnancés. On voit donc que l'attachement à la rade est très présent, mais également très contemporain, et va de pair avec le changement des considérations politiques et paysagères. Car cette destruction des fortifications se fait en même temps qu'un changement politique.

La refondation de Genève est exprimée par Corboz comme étant un phénomène conditionné par différents facteurs, mais surtout comme un changement apparemment pas si extraordinaire, mais qui amène à déplacer le centre de la ville, avant sur la colline, vers les quais et le lac. À travers cette opération des Bergues, c'est un changement à la fois urbain et sociologique qui s'opère à Genève au XIX<sup>ème</sup> siècle.

*"[...] la construction vraiment par Guillaume-Henri Dufour, donc de cette rade telle qu'on la connaît aujourd'hui, son durcissement. C'est plus des grèves, on va dire, ce qu'on appelle aujourd'hui l'étalement naturel de l'eau, qui allait beaucoup plus loin, le lac, la moitié quasiment du quartier des Pâquis a été pris sur l'eau, idem pour les Eaux-Vives"*

Isabelle Toumi décrit cet ensemble d'opérations comme quelque chose qui est allé contre l'étalement naturel de l'eau, et qui profite à l'idée de la Rade plus qu'au lac. En effet, il est dit dans le texte que le rapport à l'eau était bien plus présent avant ce retournement :

*"Avant la réalisation du programme, la ville débordait sur les rives du Rhône et plantait l'arrière de ses bâtiments jusque dans l'eau ; [...] On pourrait en conclure que Genève, grâce à ces travaux, cessait de tourner le dos au fleuve pour s'ouvrir enfin à la "nature". C'est pourtant le contraire qui est vrai : avant les quais, la ville avait un rapport étroit avec l'eau, puisque les bâtiments et les ports entretenaient avec celle-ci, au travers d'activités installées depuis des siècles, une relation très intense. La construction des promenades interrompt ce rapport [...]"<sup>18</sup>.*

En effet, le but de cet embellissement était esthétique et pratique, à des fins d'évolution et de promotion touristique. Pour le meilleur, donc, car la Rade de Genève devient la *"façade prestigieuse de la ville"*<sup>19</sup>.

Une façade qui devient dès lors une partie de l'identité de la ville. Si bien que près de 200 ans plus tard, il existe un véritable imaginaire inconscient de cet espace :

*"[...] quand vous étiez en hiver, beaucoup de gens apprécient quand ils se promènent au bord du lac, dans la rade, le cliquetis des bateaux. Un jour de bise, ou en hiver. [...] Si vous leur demandez ce qu'ils aiment du lieu, ils vous parleront de la lumière, il y a beaucoup d'éléments, hein le fait de simplement se promener et tout, les plantations, les couleurs,... Mais peut-être certains vous diront, moi on me l'a dit, cette musique, cette musicalité, ce cliquetis. C'est très évocateur justement, même si c'est plus le cas,*

18.  
«La  
Refondation...»  
p.60

19.  
Francesco Della  
Casa, entretien  
du 31 mars 2017

20.

Isabelle Toumi,  
entretien du 4  
avril 2017

*si vous allez sur le bateau, ça évoque ce transport-là, cette poétique du bateau, du voilier.*

*[...] Ça montre, même si on en est pas tout de suite conscient, qu'il y a un très fort attachement, à l'aspect de la ville [...]"<sup>20</sup>*

La Rade a aussi un caractère artificiel, modifié par des interventions urbanistiques, (en opposition aux berges naturelles d'origine à Genève) et surtout il s'y exerce un contrôle, de la même manière dont on doit contrôler et protéger un bâtiment historique. On comprend alors les réactions qui s'opposent à la modification de l'aspect historique qui a valu cette reconnaissance du monde. L'image est tellement ancrée dans l'imaginaire genevois que la moindre modification est remarquée rapidement. L'exemple des Mouettes, bateaux-bus genevois, dont les couleurs sont maintenant rouge et jaune, celles de la ville, est intéressant.

En effet, Isabelle Toumi raconte que *"la couleur des Mouettes était blanche.[...] Parce qu'il y a aussi les couleurs d'une ville, il y a la lumière et il y a les couleurs, et on est plutôt dans du bleuté à Genève, et le blanc, et le bleu, [...]. Ça se mariait très bien. À un moment donné, le propriétaire, enfin la personne qui gère la compagnie des Mouettes décide de les mettre à la couleur de la ville, en jaune, les armoiries de la ville, donc ça devient, on a ces taches jaunes, très criardes, –moi je les estime criardes– sur le lac, alors l'argument c'est : "oui mais comme ça on voit mieux quand le bateau arrive." Bon. Et maintenant là, il y en a une qui est –ça a d'ailleurs été un article dans la Tribune– il y en a une qui est toute noire. Alors, on dit "C'est un corbillard, pourquoi elle est noire?". Mais beaucoup de gens l'ont remarqué. Cette Mouette noire, c'est parce que, de même qu'on a des bus qui sont supports publicitaires pour 1001 entreprises, etc, là on a un horloger dont le logo est sur fond noir, et voilà, on sponsorise les Mouettes avec... Alors, celle là elle est noire, demain elle peut être je sais pas quoi, quadrillée, vichy, j'en sais rien, n'importe quoi !"*

Si apparemment ce qui se passe sur le lac n'est soumis à aucun contrôle, Isabelle Toumi explique en

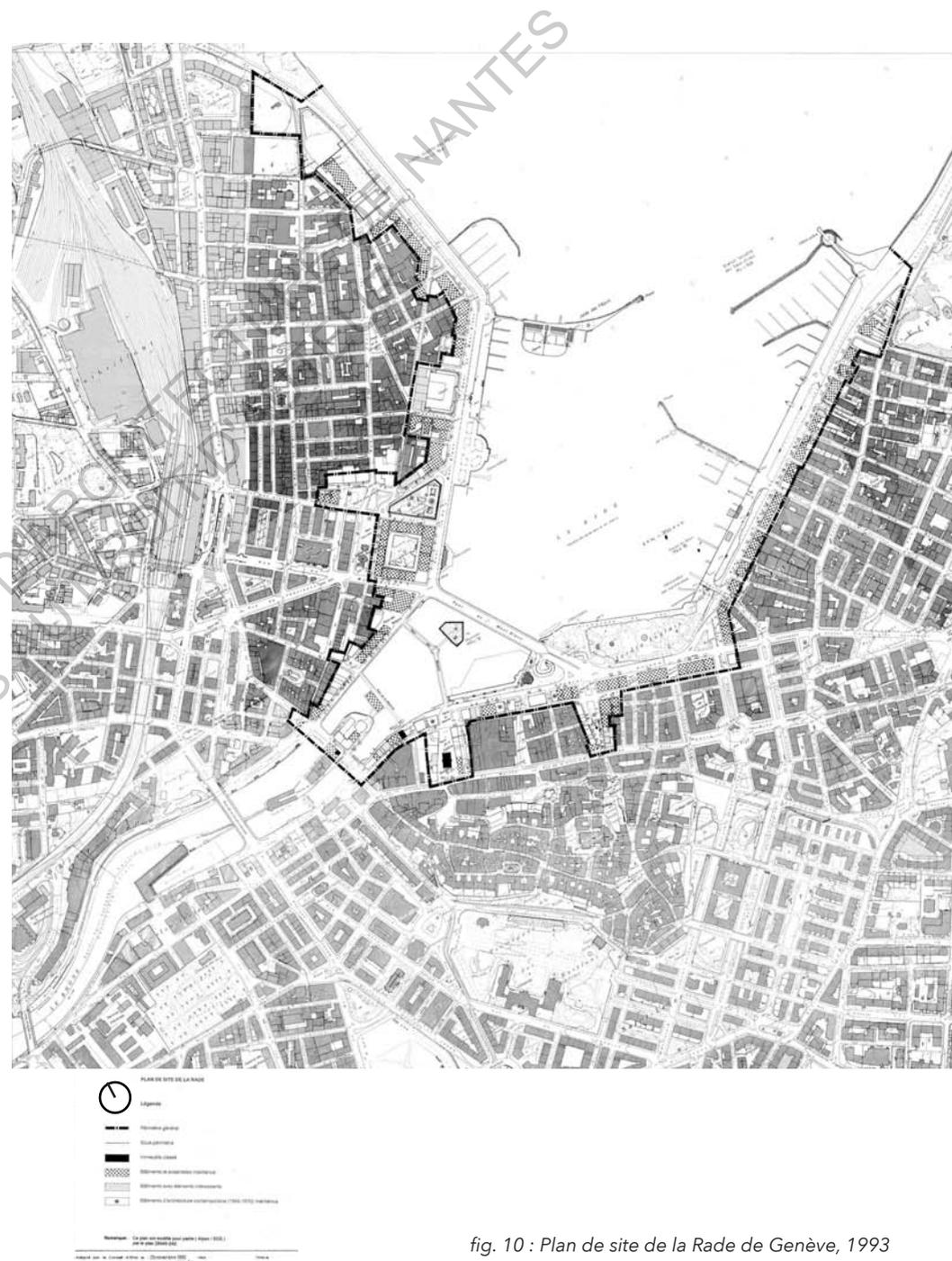


fig. 10 : Plan de site de la Rade de Genève, 1993

revanche que la rade et son aspect doivent respecter un plan de site (fig. 10), qui vise à protéger ce paysage. Ce plan de site de la Rade n'a en réalité pas tellement changé depuis les interventions et l'aménagement des quais.

"Cette qualité paysagère de cette rade, qui est splendide, qui est un chef-d'œuvre, urbanistique à l'échelle mondiale, ce joyau de la ville qui est cette rade, avec les beaux hôtels qui sont construits de part et d'autre, est figé d'une certaine façon par le plan de site de la Rade. Et ça c'est aussi très important, parce que c'est la carte de visite, y compris, bien évidemment, avec le Jet d'eau, du plan de site de la Rade"<sup>21</sup>

21.

Isabelle Toumi,  
entretien du 4  
avril 2017

On peut voir le contrôle jusque dans l'appellation. Doit-on dire la "rade", ou la "Rade"? Il semble que le "R" majuscule soit d'usage, pourtant le "r" minuscule est finalement le plus couramment employé. En vérité, le terme "Rade" sacralise cet espace, appuie sur son intérêt paysager et est plutôt employé si l'on parle de la protection de l'endroit, comme par exemple sur des affiches éditées lors de votations.

La renommée de la rade de Genève est-elle suffisante pour qu'elle puisse être reconnue à une simple évocation? Car il ne faut pas aller très loin pour trouver d'autres rades célèbres, parmi d'autres on peut citer les rades de Toulon (Var) et Brest (Finistère).

Dans son avant-propos, David Hiler tente de définir cette notion de rade, autant en général que dans cet espace propre à Genève.<sup>22</sup> Il rencontre alors plusieurs difficultés pour trouver le terme correspondant à la Rade de Genève, car la définition officielle décrit déjà un espace avec une issue vers la mer.<sup>23</sup> Le Lac Léman a malgré tout des dimensions suffisantes pour considérer le bassin de Genève comme une rade. C'est un élément géographiquement naturel, mais le fait d'avoir contrôlé et étendu les berges sur le lac en fait également une rade artificielle.

D'autres définitions sont explicitées, se basant sur la profondeur du lac pour définir le départ de la rade, ou

22.

«La Traversée...»  
Avant-propos, pp  
9-10

23.

Le Petit Robert

encore sur la largeur du Rhône. Celle-ci ayant varié au cours de l'évolution de la ville, il y a-t-il alors une rade dite "historique"? David Hiler fait un point sur ces différentes définitions. Mais la définition de la rade la plus courante, et finalement la plus utilisée, est celle qui est appelée la "définition classique" : c'est Walter Wildi qui décrit la rade comme "la portion de lac entre l'Île Rousseau et la transversale allant de la Perle du Lac au Port Noir". On remarque donc que la seule traversée de la Rade, et donc du lac, qui correspond à la partie décrite est le pont du Mont Blanc. Les autres ponts traversent le Rhône et non le Léman. Le paysage est donc le plus important sur le pont, mais il fait également partie de ce paysage. L'Île Rousseau est toujours le point de vue privilégié sur la Rade entière, en quelque sorte. On est là pour la Rade, la vue, le lac, et aussi pour le bijou touristique qu'est le Jet d'eau, "monument liquide" selon Isabelle Toumi. Qui pense également que ce Jet d'eau est le symbole du retournement opéré sur le lac, car lui aussi avait une fonction purement utilitaire au départ,<sup>24</sup> est devenu une attraction touristique, un symbole de la ville, et a donc été déplacé dans la Rade pour y exercer un rôle principalement à destination touristique.

En plus de sa signification en tant que pont, et traversée, la situation du pont du Mont Blanc dans la Rade de Genève est un facteur qui accentue sa renommée. Mais au-delà de cette Rade, élément central de la ville, c'est évidemment tout le lac Léman qu'il faut prendre en considération. Lui aussi participe à l'imaginaire de Genève, de sa région, et à l'origine, la ville doit son développement à sa situation à l'émissaire du Léman.

## **b/ Le Lac**

C'est tout l'imaginaire du lac qui se cache derrière le pont du Mont Blanc, actuellement dernière traversée du lac. Pour franchir celui-ci, il faut ensuite en faire le tour, jusqu'à Montreux, en passant par la France. Il existe véritablement une appartenance, un caractère lémanique propre à la région, qui est palpable dans la

24.

Le Jet d'eau  
était une vanne  
de sécurité  
pour gérer les  
surpressions  
de l'usine  
hydraulique de la  
Coulouvrenière,  
plus loin sur le  
Rhône

ville. L'iconographie de Genève est liée à sa situation géographique. Entre les montagnes alpines, le massif jurassien et le lac, l'environnement naturel est propice au développement de cette identité.

Un ouvrage est particulièrement à l'origine de la renommée de ces paysages, et il s'agit d'une production locale : Jean-Jacques Rousseau, célèbre genevois, qui écrit en 1761 "*Julie ou la Nouvelle Héloïse*", roman épistolaire qui décrit longuement les paysages lacustres du Léman. À l'heure où la littérature se répand largement, ce roman profite à l'attractivité touristique de la région. L'imaginaire est également construit par l'iconographie du lac, débutant avec la représentation réalisée par Konrad Witz en 1444. (fig. 11) Une part importante du travail de Ferdinand Hodler offre des vues du Léman, qui participent à la célébrité des lieux. La plupart de ses tableaux sont peints depuis la côte suisse du lac. (Vevey, Lausanne, St-Prex, ou encore Genève...)

Tout comme pour la rade, l'appellation du lac pose problème. Celle-ci est sujette à controverse. "*Lac Léman*", "*Lac de Genève*", qui devient en anglais et à l'international "*Lake of Geneva*", ou encore pour les voisins vaudois "*Lac de Lausanne*"... Ailleurs en Suisse, le nom d'un lac est le plus souvent celui de la ville qui le borde, mais dans le cas du Léman, les villes de Genève et de Lausanne se disputent un peu la parenté, si bien que certaines cartes du XVII<sup>ème</sup> siècle inscrivent les deux noms, celui de Genève pour le Petit-lac, celui de Lausanne pour le Grand-lac.<sup>25</sup>

Enfin, c'est François Alphonse Forel dans son livre qui statue sur l'appellation archéologique du lac<sup>26</sup> : Le Léman, au motif que le lac "[...] est un individu géographique en lui-même et par lui-même; il a sa vie propre et indépendante de toute action humaine; ses relations avec les cités des hommes, transitoires et passagères en comparaison de la durée bien supérieure du lac, sont d'importance accessoire."<sup>27</sup>

La situation du Léman est particulière, car il est bordé par quatre régions, ou cantons différents (fig. 13) : Le Valais,



fig. 11 : Konrad Witz "La pêche miraculeuse", 1444, première représentation exacte d'un paysage



fig. 12 : Le Léman à Montreux, 14 novembre 2015

- 25. François Alphonse Forel, "Le Léman, monographie limnologique", 1904, Tome III, p.36
- 26. "Le Léman, monographie limnologique", p.36, "Les anciens géographes l'appelaient Léman"
- 27. "Le Léman, monographie limnologique", p.37

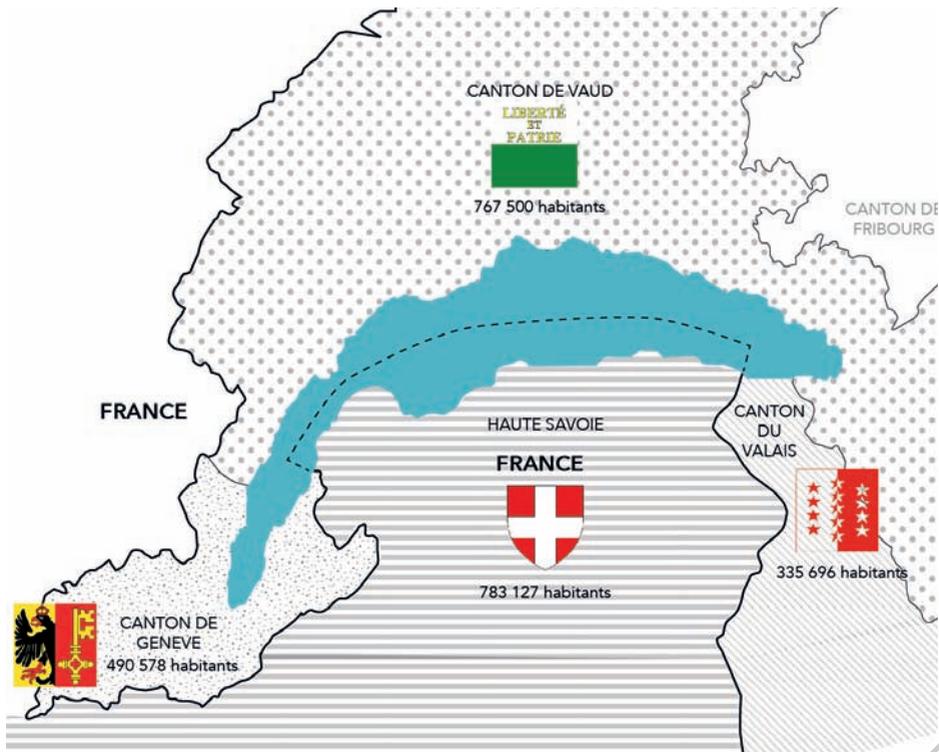


fig. 13 : Le Léman et les régions qui le bordent

28. "Le Léman, monographie limnologique", pp30-32
29. Théorisé par Roland Barthes dans "Centre-ville, centre vide", dans "L'empire des signes"
- le Chablais, Genève et Vaud<sup>28</sup>. Le lac est une sorte de "centre-ville"<sup>29</sup> d'une métropole à l'échelle lémanique. Cette métropole se situe à cheval sur deux pays, la Suisse et la France, ce qui en fait une région transfrontalière, une particularité qui force à revoir la façon de penser l'urbanisme, les infrastructures. Genève se retrouve en effet comme une simple enclave dans un territoire français, mais cette enclave se trouve être le principal pôle économique et de développement de cette région.

Le pont du Mont Blanc joue donc un rôle principal à l'échelle du quartier, ainsi qu'à celle de la ville. L'assimilation du Léman au centre d'une région en réunissant plusieurs donne une dimension encore supérieure au périmètre d'influence du pont du Mont Blanc. Sans bouger du centre de Genève, le pont a une portée transfrontalière, voire internationale.

### 3/ LE PONT INFRASTRUCTURE (DE L'AGGLOMÉRATION)

Le pont du Mont Blanc détient également une place dans une plus grande échelle, car il agit comme un catalyseur du caractère transfrontalier de la région. Une grande partie du trafic motorisé passant par là a une portée bien plus étendue, qui ne se limite pas aux frontières.

#### a/ Les problèmes de congestion

À Genève, les citoyens utilisent énormément les transports publics. Jusqu'à Annemasse (en France donc, desservie par le mythique bus transfrontalier 61) les gens qui travaillent ou étudient à Genève ont la possibilité d'utiliser les transports. Il n'est donc pas rare de croiser dans le bus des gens d'un certain âge, bien habillés, qui à en croire leur apparence font partie d'une certaine catégorie sociale mais qui, fait surprenant, choisissent de se déplacer via les transports en commun plutôt qu'en véhicule individuel.

Si je ne passais pas la frontière chaque jour, il m'est arrivé bien souvent, en semaine et durant les week-ends, de prendre le bus 8 de Conches jusqu'à la Gare Cornavin, avant de changer de transport, ou de monter à pied à l'Hépià suivant le temps, la météo. Tous les jours également j'ai fait le chemin inverse, le plus souvent à pied jusqu'à la gare, seule ou avec des amis. Après avoir essuyé quelques déconvenues au début de l'année en pensant que prendre le bus à 7h45 était tout à fait aisé, sans penser que le temps de trajet allait être doublé, j'ai mis en place des stratégies pour rendre le chemin le plus agréable possible. Ne pas partir à certaines heures, dans un sens comme dans l'autre. Il était connu le soir qu'il valait mieux partir avant 17h du centre. Pour ceux restés après cette heure-là, on pouvait profiter d'une seconde après-midi, qui se prolongeait alors jusqu'à 20h, moment où les bouchons s'estompaient enfin.

Au cours de l'année, plusieurs trajets sont sortis de l'ordinaire. Je repense notamment à un retour vers 18h, à la fin du mois d'avril. Ce n'était pas habituel pour moi de quitter l'école si tôt, en plein milieu de l'horaire des bouchons. Mais le beau temps de cette journée m'avait convaincue. À la gare, j'ai vite abandonné l'idée de prendre un bus. Il y en avait au moins trois les uns à la suite des autres. Comme parfois, j'ai commencé le trajet à pied. À l'arrêt suivant, j'ai continué, et ainsi de suite jusqu'à arriver au pont du Mont Blanc, lui aussi embouteillé. Entre la quantité de voitures, le bruit et les nombreux passants, cet endroit n'est pas si agréable à traverser. Ce jour-là, le soleil couchant, les lumières de la ville et le Jet d'eau sur le Lac ont réussi à rendre la traversée aussi agréable que doivent la trouver les gens visitant Genève pour la première fois. En continuant jusqu'à Rive, également un point compliqué du trafic, j'ai encore pu poursuivre mon chemin, jusqu'à Tranchées, puis Krieg, Aubert, avant de voir passer mon bus. Arrivée presque au but, j'ai terminé le trajet à pied. Ce fut la seule fois où j'ai effectué la totalité de mon parcours sans transport en commun.

J'ai pu faire l'expérience des déplacements dans Genève, et une chose est sûre, je n'étais pas la seule ! Des milliers de personnes transitent chaque jour sur le pont du Mont Blanc, et si l'on s'arrête cinq minutes, comme je l'avais remarqué plus tôt, on voit bien que la plupart de ces utilisateurs n'habitent pas dans le centre de Genève. En fait, cette situation est due à l'organisation de la ville : il y a beaucoup de travail dans le centre, mais les logements y sont manquants et très chers. Un bon nombre de travailleurs genevois sont donc pendulaires, et pas seulement côté français. On dénombre une grande part de pendulaires venant du canton de Vaud, de la région lausannoise par exemple. Mais il faut noter que les infrastructures de transport sont très performantes en Suisse, notamment le trafic ferroviaire entre les principales villes. Pour un même travail dans le centre de Genève, il est aussi avantageux, voire plus (en terme de temps, pas de coût), d'habiter au centre de Lausanne (relié en 40 minutes en train) plutôt que



fig. 14: Trajet quotidien depuis Conches jusqu'à l'Hépia

de vivre à Annemasse, côté français. Le bus met environ 45 minutes de la gare d'Annemasse à la gare Cornavin, et souvent plus si le trafic est ralenti. Pour en revenir au pont, il n'est certes pas seul à assumer le trafic du centre-ville, mais reste un des endroits les plus empruntés, car il permet notamment de rejoindre l'autoroute suisse.

"Alors le pont du Mont Blanc, ça reste un axe central du point de vue du trafic, là ils ont quand même supprimé une voie, en allant vers la gare, pour le bus, ce qui est déjà un pas en avant parce que les bus sont toujours coincés. Bon ils sont un peu moins coincés là, mais ça reste complètement engorgé. Donc il n'y a pas d'issue à court terme pour dégorger le pont du Mont Blanc. À moins de prendre des mesures drastiques et de supprimer le trafic au centre. Certaines villes ont eu le courage de le faire, comme Milan ou Londres, mais Genève, c'est pas possible, politiquement il faudrait avoir un pouvoir central beaucoup plus fort, mais là, dès que vous voulez enlever un bout de chaussée ou quoi que ce soit, tout de suite ça monte dans les conseils respectifs de la ville et du canton. Ça fonctionne quand même ! Je veux dire la ville est pas asphyxiée totalement, c'est ça qui est un peu dramatique on pourrait dire. (rires) Elle n'est pas assez asphyxiée pour vraiment obliger à prendre des mesures plus importantes."<sup>30</sup>

30.

Philippe Brun,  
entretien du 29  
mars 2017

Cette situation est héritée du système historique de circulation dans le centre. Genève est desservie par des voies qui entrent dans le centre en étoilé, et convergent vers le pont du Mont Blanc. Mais elle est également héritée d'un plan de circulation qui prévoyait à l'origine trois ceintures (fig. 15), comme le rapporte Isabelle Toumi :

"[...] Ce qu'on appelle le "système des trois ceintures". Qui s'est appelé ensuite le système des trois ceintures, mais avec, ces fameuses ceintures, qui, on va dire littéralement, plongent dans l'eau. C'est-à-dire la petite ceinture passe effectivement par le pont du Mont Blanc, donc ça c'est vraiment, celle-ci elle est entière." (fig. 16)

Quant aux deux autres ceintures, elles ont été démarrées

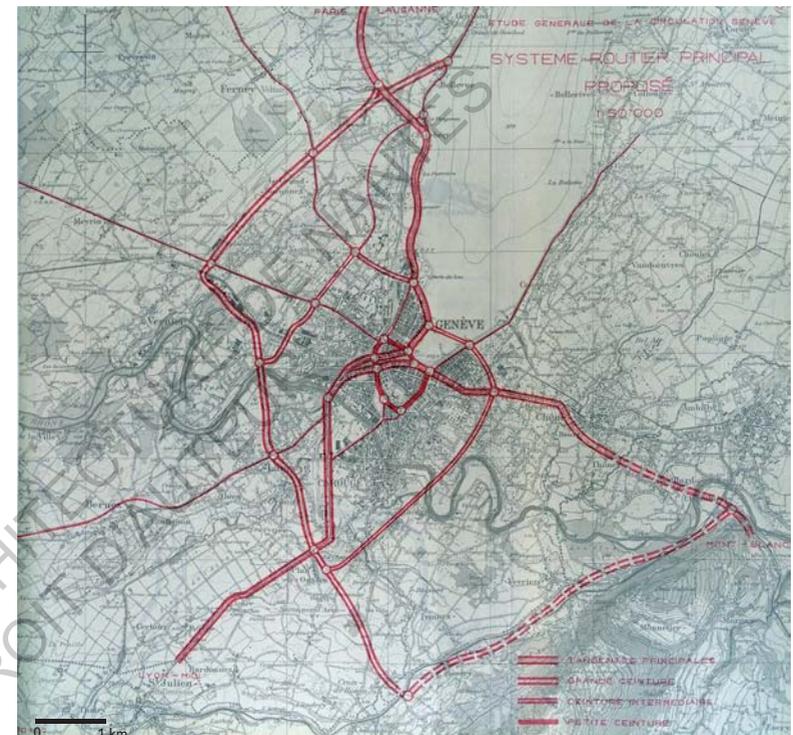


fig. 15 : Plan Biermann en qui dessine trois ceintures et les principales artères



fig. 16 : Situation actuelle, seule la petite ceinture est entière

dans un sens, mais finalement stoppées net. D'abord pour des raisons de développement urbain.<sup>31</sup> Sur la rive gauche, celui-ci n'était pas suffisant pour prévoir une continuité de ces ceintures. En plus, la réalisation des ceintures reposait sur la création de traversées, de la rade et du lac. Faute de budget, d'engouement populaire, nous verrons plus tard pourquoi elles n'ont pas été réalisées.

Mais cette pression se fait aujourd'hui sentir sur le pont du Mont Blanc, vers lequel convergent un bon nombre de ces voies. Voilà pourquoi, en partant d'un schéma de circulation hérité d'il y a une cinquantaine d'années, on se retrouve quelque peu coincés. Ce schéma est en vérité bien plus ancien, selon Francesco Della Casa, car le pont se situe sur un point de passage stratégique, qui permet le contrôle de l'Europe. On comprend alors mieux en quoi la création d'une traversée enlèverait ce poids au pont du Mont Blanc.

Un deuxième facteur qui augmente la circulation dans Genève est en toute logique le nombre de voitures. Dans le centre, les habitants n'empruntent pas tant que ça leur véhicule personnel, mais tous les frontaliers et ceux qui vivent autour de Genève trouvent plus commode de prendre leurs voitures pour les déplacements. Il est quasiment impossible de trouver rapidement une place dans les rues du centre, et les parkings souterrains sont bien remplis également. Mais il s'agit là d'un changement de mentalité à opérer afin de réduire le nombre de voitures. Pourtant, l'un des arguments les plus utilisés en faveur des projets de traversées, est justement le désengorgement du centre-ville, et par extension du pont du Mont Blanc. Mais la situation est-elle si désespérée ? L'impression à Genève est que le pont du Mont Blanc attire toute l'attention et apparaît comme le cauchemar des automobilistes lorsqu'il s'agit de le traverser.

## **b/ Traversée (pas si) difficile**

À en croire ce qui est répété par les lobbys en faveur de la traversée, le pont du Mont Blanc est toujours engorgé, et aux heures de pointe il faudrait une bonne demi-heure pour le traverser. Cette situation a été tournée en dérision avec humour lors d'un de mes trajets l'année passée :

*Le bus filait sans encombre vers le centre-ville, vers 9h, un matin de mai. Jusqu'à Rive, rien à signaler, j'étais à ma place habituelle dans le bus, au milieu, côté fenêtre, dans le sens inverse de la marche. Les arrêts étaient annoncés par la même voix automatique que sur le reste du réseau. Après Rive, le chauffeur s'est mis à commenter le trajet. "Vous êtes bien dans le bus 8, en direction de l'OMS, pour les retardataires, vous serez contents, nous avons quarante secondes d'avance !" Cette annonce, à mi-chemin entre le pilote de ligne et le one-man-show a d'abord créé la surprise. En passant sur le pont du Mont Blanc, il nous a fait part de son expérience des lieux, témoignage des soucis des genevois : "Ici avant, le temps de passer le pont, on avait le temps de lire son journal, Maintenant, on a à peine le temps de lire son horoscope. D'ailleurs, je suis Bélier !". Regards amusés entre les passagers. Avant d'arriver à la gare, il nous raconte qu'à cet endroit s'étendaient des vignes, et qu'on buvait donc dans des cornes... à vin. Mon chemin s'arrêtant là, j'ai vu des gens aller le remercier, le sourire aux lèvres. Ce chauffeur de bus avait égayé notre journée. Je n'ai jamais su s'il partait à la retraite, ou s'il était coutumier de ce nouveau genre de visites touristiques, mais ce trajet habituel s'est tout à coup transformé, pour les autres occupants de ce bus et moi, grâce à ce genevois qui voulait transmettre aux autres son regard sur la ville.*

Finalement, selon ce chauffeur, la situation a l'air de s'améliorer sur le pont. Le témoignage de Laurent Matthey sur la question confirme cette hypothèse :

*"Je me souviens, quand j'étais petit, enfin petit,*

quand j'étais jeune surtout, j'ai grandi aux Pâquis, et puis je jouais au foot à Chêne-Bourg, qui est de l'autre côté en fait, et à chaque fois la hantise c'était, ben faut traverser le lac en fait. Et on sait qu'on va perdre entre trente à quarante-cinq minutes, parce qu'il y a des bouchons, etc, etc. [...]

On était là dans les années septante, quatre-vingt, au moment où tout bloquait sur ce pont. Petit à petit ça s'est un peu quand même délié, c'est-à-dire qu'il y a une plus grande fluidité sur le pont du Mont Blanc, je pense que les personnes qui s'alarment actuellement du trafic sur le pont du Mont Blanc n'ont plus la mémoire de ce que c'était dans les années quatre-vingt quoi. Ça circule quoi, il y a l'autoroute de contournement qui s'est mise en place, donc ça fonctionne. Et puis les rapports fonctionnels entre les deux rives sont plus grands peut-être. Et puis, oui c'est notre cordon ombilical en fait, qui raccroche les deux rives, [...] qui doit être très important je pense pour les frontaliers. "

Le problème n'est pas tant le passage sur le pont lui-même, surtout en transports publics, mais surtout l'arrivée sur celui-ci, avec des quatre voies qui convergent toutes vers le pont. Mais cette contrainte fait partie du mode de vie genevois, et tout le monde prend des habitudes pour optimiser ses trajets :

"[Le tram] c'est bourré bourré donc il y a vraiment une augmentation du trafic, interne à la ville, autant voiture que train. Mais la voiture ça se concentre aux heures de pointe, et si vous connaissez un peu la ville vous savez à quelle heure je peux y aller, ou à quelle heure je peux pas y aller. Vous gérez ça. Vous gérez votre mobilité en fonction de la faisabilité. [...] À ce moment-là vous faites une alternative, moi si je vais à Lausanne à une heure un peu chaude je prends l'autoroute de contournement. Mais pas entre 7h et 9h du matin parce que là ça bouchonne à Bardonnex à l'entrée, à la douane. Enfin des fois vous avez un avantage à passer par là même si ça bouchonne plutôt que passer par le centre. C'est infernal, aux heures de pointe, le centre, en voiture. Et cet axe du pont du Mont Blanc ça reste, du point de vue de la mobilité je

veux dire, vous pouvez pas le supprimer."

- P. Brun

C'est vrai que suivant l'heure, le trajet à effectuer, les possibilités sont multiples pour circuler à Genève. Entre les trams et les bus, les trajets sont rapides. Et si vraiment le trafic automobile est paralysé, Genève est à une échelle piétonne, contrairement à d'autres grandes villes. Mais ce scénario catastrophe n'est-il pas un peu exacerbé afin de plaider en faveur de projets infra-structuraux ? Finalement le pont du Mont Blanc est assez praticable, à en juger la journée passée à compter le temps pour traverser suivant le temps de trajet. Le plus long trajet était pour les automobilistes se rendant au centre, côté rive droite. Il fallait alors un peu moins de six minutes pour passer d'une rive à l'autre. Pour un piéton, le temps ne varie pas et est d'environ trois à quatre minutes, suivant le rythme. On est loin de la demi-heure déjà évoquée.

Cela prouve bien que ce n'est pas le pont qui est un élément défaillant du système, mais plutôt l'ensemble du réseau qui y mène. Et le problème décrit est surtout un problème de temps de trajet au final, pas vraiment un problème de confort de vie sur cet axe qu'est le pont. Un utilisateur qui devra passer sur le pont après un trajet de déjà une demi-heure aura du mal à supporter de mettre un temps plus long pour traverser le pont, plus que quelqu'un qui a un trajet plus réduit sur la ville.

Mais c'est Isabelle Toumi qui prend avec le plus de philosophie ce phénomène : "[...] je pense que le temps, c'est encore une autre notion, gagner du temps, perdre du temps... Par contre ce qui est intéressant, c'est ce que dit Vincent Kaufmann, c'est qu'aujourd'hui on raccourcit toujours plus le temps, on favorise aussi le fait que les gens habitent de plus en plus loin, et donc s'investissent de moins en moins dans le lieu dans lequel ils travaillent. Ça c'est un problème de société, plus que de savoir si c'est du temps de gagné ou de perdu, mais de cohésion aussi, c'est-à-dire que s'investir dans le lieu où on vit et où on travaille, c'est probablement plus riche, que de venir juste travailler ici."

En effet, ces temps de trajets de plus en plus long influencent le mode de vie des genevois, et des habitants de la région. On part très tôt de son domicile, pour y rentrer tard, mais pas parce qu'on s'attarde à Genève pour des activités de détente ou de loisirs. C'est plutôt d'être dans les bouchons, ou d'attendre que ceux-ci s'estompent avant de rentrer qui rallonge considérablement la journée d'un frontalier. Ensuite, être soit dans les transports en commun, soit seul dans sa voiture ne facilite pas la sociabilité dans la vie de tous les jours.

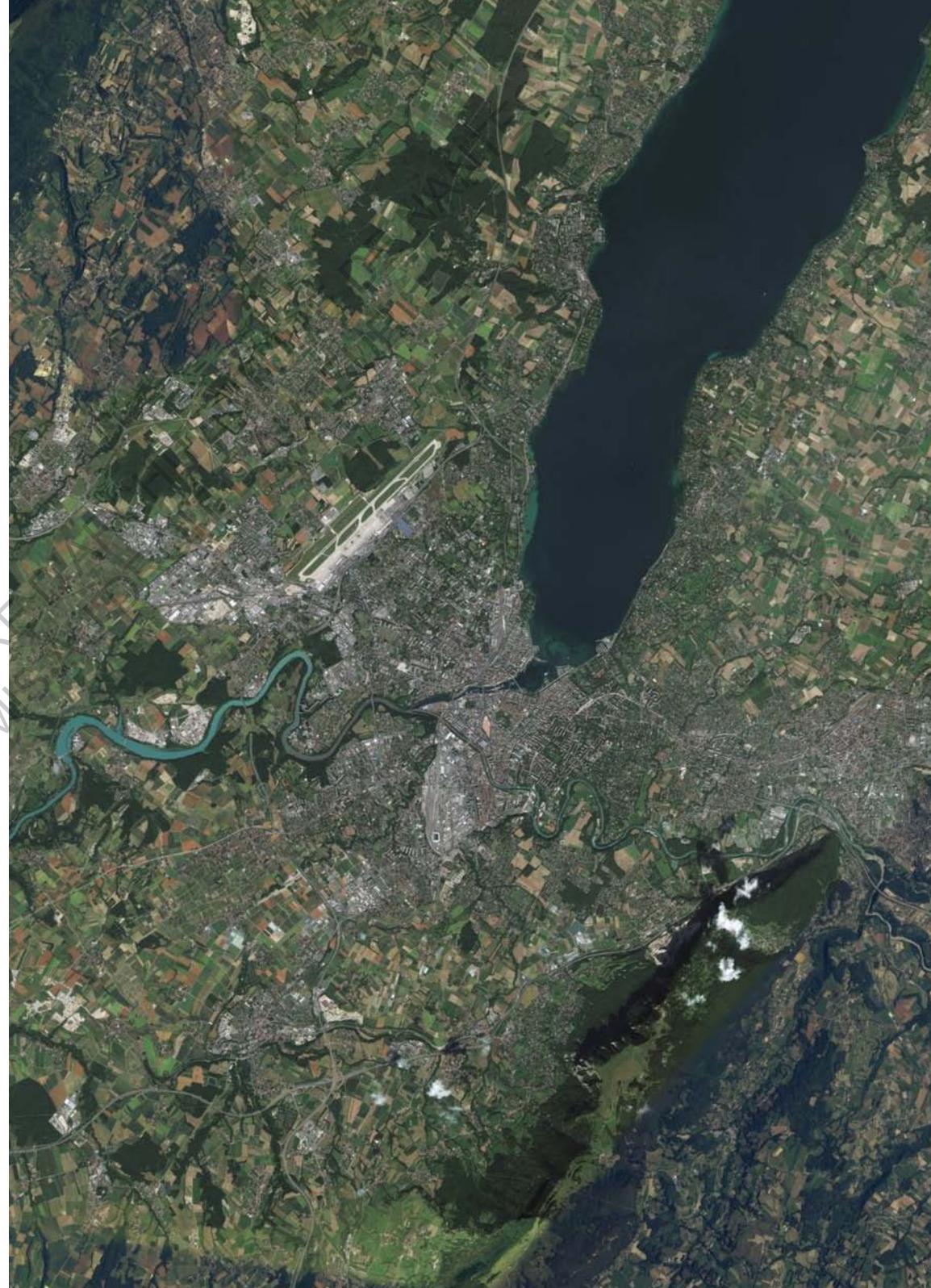
Le dénigrement du pont du Mont Blanc au regard de son trafic n'est donc pas vraiment justifié. Mais généralement, plus que ces phénomènes de congestion – que l'on retrouve après tout dans beaucoup d'autres villes – ce sont également des conflits liés à la transfrontalité de ce territoire qui ressortent.

### **c/ Les revers de la transfrontalité**

La région de Genève occupe donc une situation particulière due à sa transfrontalité. Pourtant, la logique du territoire fait que la proximité culturelle, économique et démographique est bien plus grande entre Genève et Annemasse par exemple, plutôt qu'entre Genève et Berne. Mais partager un même territoire entre deux nationalités finit par créer des tensions entre les différentes communautés, si l'on peut différencier les habitants de cette manière.

Culturellement et historiquement, la cité de Genève est installée sur une colline, qui abrite la cathédrale et les principaux pouvoirs politiques. C'est, comme pour beaucoup de villes, une installation stratégique dans une ville fortifiée, avec un point de vue privilégié sur les arrivées par le lac. Une fois le retournement sur la rade effectué, la ville a continué de s'étendre, au bord

*fig. 17 : Territoire de Genève et de la France voisine*



du lac, le long du Rhône, mais le territoire genevois est assez étroit finalement, bloqué entre deux chaînes de montagne. Cette situation aurait pu amener une saturation urbaine autour de Genève. Pourtant, il existe une couronne agricole tout autour de la ville, in-touchée, et réputée intouchable en terme d'urbanisation.

"[...] il y a une urbanisation diffuse qui se fait, et surtout elle se fait de l'autre côté de la zone agricole, et la zone agricole devient en fait une ceinture verte pour protéger, devient les nouvelles murailles de Genève. Derrière laquelle les genevois se protègent. Là, tout ça c'est une ceinture verte, et du côté suisse, surtout, elle est ultra protégée, on peut pas y toucher.[...] Donc on est dans une impasse, parce qu'il n'y a plus de place pour construire dans les zones à bâtir existantes, on ne peut pas toucher à la zone agricole, et en même temps on crée des places de travail." - P. Brun

Et derrière cette couronne, se trouve le territoire français. Un dernier rempart à l'envahisseur savoyard, en quelque sorte. Cette situation a été mise en évidence et décrite par un groupe d'urbanistes, d'architectes et de sociologues nommé "500 mètres de ville en plus".<sup>32</sup> Selon eux, penser l'urbanisme comme tel n'est plus possible en terme de croissance. Et surtout, ce refus d'urbanisation sur un territoire aussi limité crée un net déséquilibre entre la partie française et la partie suisse, et accentue un trafic pendulaire déjà important. Les voies de circulations sont saturées elles aussi, et l'autoroute de contournement réalisée dans les années 80-90 est en passe d'être élargie.<sup>33</sup> La France se retrouve en fait reléguée au rang de banlieue de Genève. Laurent Matthey va dans ce sens en donnant son point de vue : "ce que chez vous, vous appelez le périurbain en France, ben il est sur la France, on a réussi à repousser l'urbanisation sur France, où elle se fait de manière très anarchique." Un périurbain qui est saturé en voitures, car pas très bien desservi.<sup>34</sup>

"[...]le projet d'agglomération actuel, c'est une ville en étoile avec un centre très fort, et puis des rayons, qui s'appuient déjà sur le réseau routier actuel, en disant il faut construire le

long des axes, et puis renforcer les transports publics sur les axes, mais c'est un rapport centre-périphérie où le centre est très fort, et la périphérie très faible. Donc là il y a les français, le côté français c'est que de la périphérie."

- P. Brun

Et puis surtout, les villes telles qu'Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, ou le pays de Gex sont des cités-dortoirs, où fleurissent des supermarchés et des activités de loisirs. Des infrastructures dont profitent largement les suisses. Paradoxalement, la ville d'Annemasse a un statut de ville pas très attrayante, un peu "ghetto" mais où l'on peut trouver toutes les grandes enseignes de magasin et de chaînes de restauration.

De la même manière, il existe un sentiment anti-français, ou du moins anti-frontalier, pas forcément perceptible dans la vie d'étudiante que j'ai menée. Mais au cours de l'année, dans le monde du travail, ou lors de mes entretiens au printemps, il s'est souvent dégagé cette impression.

Il m'a été rapporté cette anecdote par Francesco Della Casa : "[...] Alors il y a cette idée du frontalier, l'autre jour je discutais avec ma secrétaire c'est toujours très drôle : "Ah les frontaliers, ils font chier, ils nous piquent toutes nos places de parking !"" Les parkings peut-être, mais on ne peut pourtant pas dire que les français viennent voler le travail des genevois, car il existe énormément d'emplois dans la ville, plus que de logements disponibles.<sup>35</sup> Et la situation est loin d'être exceptionnelle, puisqu'un actif sur trois vit hors des frontières du canton :

"Et dans les faits réels, donc il y a un actif sur trois qui vit en-dehors des frontières du canton, moi j'en suis un, (rires) mais 20% des fonctionnaires genevois habitent en France. C'est un chiffre fou ! Donc voilà, c'est une réalité du vécu, des usagers, mais qui n'est pas encore rentrée dans les têtes." - F. Della Casa

Mais la défiance entre les deux parties réside surtout dans le fait que certains suisses n'acceptent pas que les français "profitent" du système, en ayant un salaire suisse

35. "Moi j'ai fait le calcul il nous manque 40 000 logements dans le centre ville, ou dans le canton pour répondre aux places de travail qu'on a créées depuis les 20 dernières années. Alors qu'est-ce qu'il se passe ? Ben on a un éclatement, les gens doivent aller de l'autre côté de la frontière pour s'installer." - P. Brun

32. "Genève, projet pour une métropole transfrontalière" 2013

33. Projet de la Confédération d'élargir l'autoroute de contournement existante, plutôt que de réaliser une traversée (cf partie 2)

34. Il existe des bus transfrontaliers, qui ne desservent plus la France après 22h

pour un loyer, et des achats français. Cette frontière est culturelle, et héritée de l'histoire, les genevois fêtent d'ailleurs toujours l'échec des troupes savoyardes à envahir la ville.<sup>36</sup> (fig. 18)

36. Fête de l'escalade, le 12 décembre

À l'échelle des gouvernements, l'État suisse verse une taxe<sup>37</sup> à la France pour tous ces frontaliers,<sup>38</sup> l'impôt étant prélevé à la source. En effet, les travailleurs payent un impôt suisse, tout en utilisant des infrastructures françaises. Il existe donc un dédommagement pour compenser ce manque à gagner des autorités régionales.

37. 280 millions de CHF en 2014, 76% pour la Haute-Savoie, 24% pour l'Ain  
source : Mission Opérationnelle Transfrontalière

Il est également intéressant de souligner que le meilleur point de vue sur la ville, qu'on trouve dans les guides touristiques suisses, est en fait situé sur le territoire français. Il s'agit du Mont Salève, le "balcon de Genève", qui est toujours visible depuis la ville. Ces relations, à la fois proches et distantes entre les deux cultures est quelque chose de propre à Genève. En découlent des rapports étranges entre le besoin et le rejet les uns des autres.

38. 80 000 passages par jour

Pourtant, la logique veut que ces deux parties distinctes fusionnent en une agglomération transfrontalière. Dans le livre "Le feu au lac"<sup>39</sup>, il est clairement expliqué qu'il est dans l'intérêt de la région de former une seule et même entité, par la proximité géographique et culturelle qui existe.

39. "Le feu au lac, Vers une région métropolitaine lémanique", Avenir Suisse, 2006

"Des réflexions urbanistiques et régionalistes permettent non seulement à des régions de se positionner, mais également d'exister pour leur population. Toutes ces régions ont été vivement mobilisées pour cohabiter dans un contexte international. La Région métropolitaine lémanique connaît le problème inverse : celui d'exister localement"<sup>40</sup>.

40. "Région métropolitaine: l'émergence d'une réalité" Xavier Comtesse, Cédric Van der Poel dans "Le feu au lac,..." 2006

Dans "La Suisse, portrait urbain"<sup>41</sup> la partie française fait également partie intégrante du fonctionnement du territoire genevois. L'arrière-pays y est même appelé "l'autre Genève". Le centre concentre les équipements culturels, les activités de la vie quotidienne, tandis qu'à l'extérieur on trouve les loisirs et les grands centres

41. "La Suisse, portrait urbain", 2006

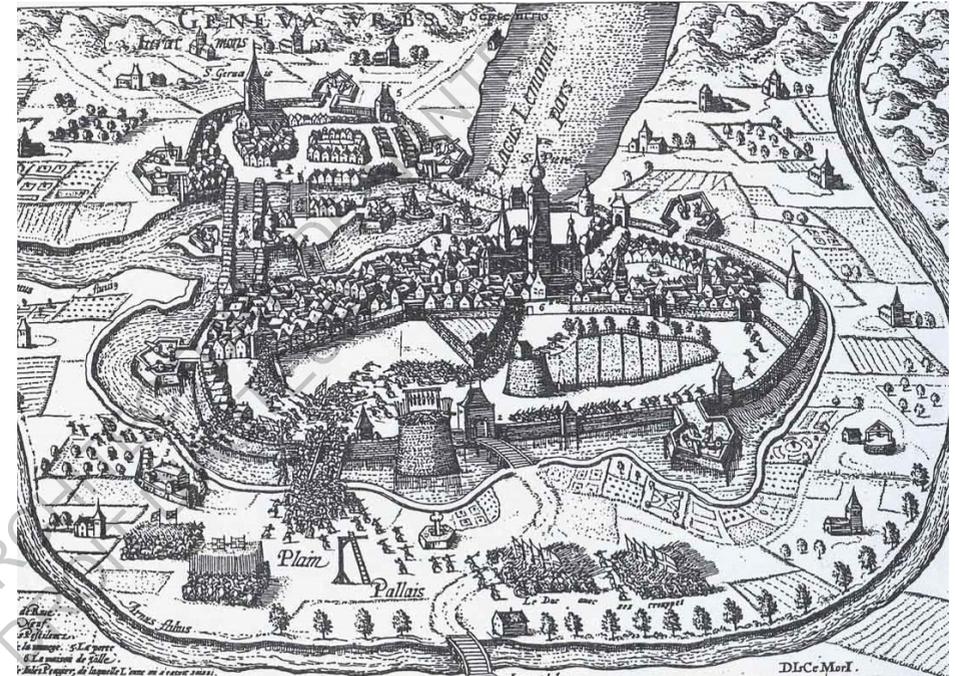


fig. 18 : Attaque des savoyards lors de l'Escalade en 1602

commerciaux. Au-delà de la frontière française, on trouve la main d'oeuvre.<sup>42</sup>

42. "Vu de Genève, la provenance de ces personnes reste une terre à peu près inconnue.", "La Suisse, portrait urbain"

Mais la volonté de création d'un système de gouvernance commun se heurte à l'incompatibilité des systèmes politiques :

"Alors, évidemment la grande question, par rapport au comment, écoutez ça fait à peine 10 ans qu'on parle du projet d'agglomération transfrontalière, quand on pense que ça fait que 10 ans, c'est rien ! Qu'on réfléchit, qu'on discute, qu'on est d'accord sur les objectifs déjà. De là à pouvoir inventer une gouvernance entre deux pays qui sont pas, qui sont même pas dans le même espace politique continental, et ben c'est compliqué."

- F. Della Casa

Philippe Brun, avait été chargé, côté suisse, du développement de ce projet pendant deux ans.

Finalement le dossier n'avait pas tellement avancé, car des initiatives communes doivent passer par les gouvernements respectifs, et donc pour les communes qui partagent ce territoire enclavé, pas moyen de faire avancer très vite des projets conjoints.

*"C'est les suisses, c'est Genève, parce que c'est venu d'une initiative de notre service d'aménagement fédéral qui s'appelle l'Office Fédéral de l'Aménagement du Territoire avant, maintenant du développement territorial, où le responsable, dans les années 2000, a lancé l'idée de créer des agglomérations en Suisse."*

*"Et alors les genevois ont pris l'angle avec leurs voisins en leur demandant si ils voulaient pas faire un projet transfrontalier, c'était, alors là, une bonne idée. Et ça s'est fait. Mais maintenant ils végètent, parce qu'en fait il n'y a pas vraiment de volonté politique. Si au début c'est parti assez fort, c'est que notre ministre Vert voulait absolument avoir de l'argent pour faire des pistes cyclables, des trams etc, et qu'il s'est dit : "Youpi, ça c'est un bon truc pour avoir du fric!" Donc il nous a mis sous pression pour faire un beau projet d'agglo, avec nos voisins français, et puis quand il a eu le fric, et puis qu'on a arrêté, parce qu'en Suisse ça tourne au bout d'un moment, les suivants, pfff, maintenant, pfff, ça roupille, et le projet d'agglo, ben c'est à peine si les gens savent ce que c'est, de quoi on parle. Alors qu'il y a dix ans, il y avait de la communication, on en parlait beaucoup, et malheureusement il n'y a pas beaucoup de résultat, à part le fait que de l'argent est arrivé, pour payer certaines infrastructures"*

*- P. Brun*

La création de la métropole franco-valdo-genevoise, projet démarré sur des chapeaux de roue dans les années 2000, et après énormément de communication, est maintenant au point mort. Même la volonté de créer une traversée du lac qui rejoindrait la France est votée uniquement par les suisses, ce qui montre bien qu'au fond, il n'y a pas vraiment de pensée globale et commune propre au territoire du grand Genève. Un seul projet se démarque par le fait qu'il est en train d'être réalisé, il

s'agit du CEVA.<sup>43</sup> Il s'agit d'une liaison ferroviaire entre les gares de Cornavin, des Eaux-Vives et d'Annemasse, le tout en 15 minutes, ce qui faciliterait grandement les déplacements pendulaires à l'échelle de l'agglo.

Ce projet est déjà sujet à discussion, notamment pour des questions de paiement des parkings relais. En effet, un référendum a eu lieu pour proposer aux genevois de co-financer la construction de ces parkings-relais, afin de permettre d'encourager leur usage et donc, comme finalité de limiter le trafic et de désengorger le centre ville. Le vote s'est soldé par un "non" à 51.1%<sup>44</sup>. Quelle est donc la logique de décrier le surplus de trafic sans pour autant aider à le réduire?

*"[...] donc les français ont refusé de faire les parkings d'échange le long des voies du CEVA, alors que c'est une condition sine qua non pour réduire le trafic en ville, c'est d'au moins coordonner, et de faire des parkings, et les suisses, le canton, il y a eu une votation où les genevois ont refusé de les payer, en partie, ces parkings côté français, soi-disant les français n'ont qu'à les payer eux-mêmes. Et les français ont dit "on ne peut pas les payer sans les suisses." Donc tout le résultat du projet d'agglo c'est pour l'instant des blocages de ce genre."*

*- P. Brun*

Au-delà de ces conflits identitaires, ou même finalement territoriaux, même si on ne connaît pas encore ses retombées, je pense que le projet du CEVA risque de changer le mode de déplacement en réduisant une part du trafic. En effet, il raccourcira énormément le temps de trajet entre les deux villes principales de l'agglomération. En attendant, ces soucis de circulation, avec en fond de toile les conflits décrits qui sont anciens, ont menés depuis plusieurs décennies les urbanistes et architectes, ainsi que les politiques, à essayer de trouver une solution durable par le biais de traversées routières.

43.  
Acronyme  
des gares que  
desservira le  
Léman Express

44.  
" Les Genevois  
refusent de  
financer des  
P+R en France  
voisine"  
tdg, 18/05/2014



30 mars 2017, 16h30

## TRAVERSÉE(S)

*Depuis plus d'un siècle, le pont du Mont Blanc est à la fois un symbole de la ville, de l'ouverture au lac. Mais il est également un point noir du trafic que l'on cherche toujours à améliorer, via un élargissement d'abord, puis via différents projets de traversées. Au cours des dernières décennies, différents lieux, différentes accroches ont été proposées, testées et soumises à des votations, mais le pont du Mont Blanc ne bouge pas.*

*"Mais on a toujours cette idée alors voilà,  
Genève est un, a la forme d'un gâteau, auquel on a  
enlevé une tranche !"*

- F. Della Casa

*"Je sais juste que c'est une espèce d'ample  
serpent de mer, qui revient ponctuellement."*

- L. Matthey

## 1/ HISTORIQUE

On dénombre plus de deux cent propositions de traversées depuis la construction du pont du Mont Blanc. Et encore, il s'agit là d'un compte établi par David Hiler pour son livre de 1996, et il y en avait déjà 211. Aujourd'hui, près de vingt ans plus tard, il est facile d'imaginer combien de nouveaux projets ont pu être proposés au DTP (Département des Travaux Publics). Certaines étaient juste des idées farfelues, d'autres étaient plus sérieuses, d'autres encore ont fait l'objet d'études plus poussées et de votations... Pourtant, même les projets les plus avancés se sont arrêtés au stade de l'ébauche, arrêtés soit pour des raisons politiques, soit par un refus à l'issue d'un référendum. (voir tableau p.93) Aujourd'hui pourtant, un nouveau projet est à l'étude, car les genevois se sont prononcés favorablement lors d'une votation en juin 2016. Dans cette partie, quelques projets de traversées sont évoqués, il s'agit d'une liste non exhaustive, car un travail plus pointu a été effectué par David Hiler et Laurence Bézaguet sur cette question précise de l'historique. Mais le but est d'essayer de comprendre, grâce au passé, le processus qui est actuellement en cours, et surtout de déterminer si le projet est réellement en passe d'aboutir.

Au départ, j'ai fait face à la difficulté de comprendre les différentes propositions : entre petite, moyenne et grande traversée, traversée de la rade, et ensuite du lac, difficile de s'y retrouver dans cet amas d'informations en tout genre. Il est difficile de comprendre l'actuel projet de traversée sans connaître l'ensemble des étapes et

des réflexions par lesquelles sont passés les acteurs de l'urbanisme au cours des décennies. Le projet actuel, vu seul, semble assez parachuté et pas vraiment ancré dans les besoins actuels. Trop loin, trop cher, trop pharaonique pour l'époque, il a énormément de défauts. Et pourtant, c'est le nombre d'études menées sur le sujet qui en fait un élément indispensable. Se résoudre à l'abandonner maintenant, serait un peu une déception, «tout ça pour ça» pour certains. J'ai découvert le projet de traversée après la votation, et ce qui m'apparaissait comme une nouveauté dans l'urbanisme était en fait un sujet vieux de plus d'un siècle.

### a/ Du XIX<sup>ème</sup> siècle aux années 1960

*"Donc la première traversée de la rade, d'une certaine façon, était une traversée ferroviaire. Ils n'envisageaient pas, à l'époque on n'était pas encore dans le tout voiture, donc c'était le progrès, c'était vraiment le train, la voirie d'une certaine façon mais essentiellement le train. Donc on a des projets aux archives, où on voit des coupes du tunnel sous le lac. Voilà, c'est pour dire qu'on est dans cette idée de cette fameuse traversée depuis, donc, fin du XIX<sup>ème</sup> siècle."*

- I. Toumi

Au cours de l'histoire de la traversée, deux questions se sont posées : Tout d'abord, pourquoi fait-on cette traversée ? Les justifications ont souvent été faciles à trouver, car difficiles à vérifier sans mettre en place un projet.

Mais une fois cette question tranchée, c'est surtout comment la réaliser qui importe. Et c'est cette seconde question qui a donné du fil à retordre aux urbanistes, mais aussi donné naissance à une multitude de projets que l'on regarde aujourd'hui avec amusement, parfois avec soulagement.

Comme vu précédemment, le pont du Mont Blanc a été construit en 1860 pour des raisons de surcharge de la traversée sur le Rhône en aval. Sa construction a déjà fait l'objet d'oppositions. Il est également dit que "Depuis

le XIXe siècle, [Genève] construit un nouveau [pont] à chaque étape de son développement".<sup>1</sup>

1. "La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois", David Hiler, p.7
2. "La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois", p.35
3. "La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois", p.37

L'envie et le besoin d'en construire un nouveau se pose alors rapidement. "Les premiers projets de traversée de la rade sont liés à la problématique des chemins de fer et au raccordement entre les gares de la rive droite et de la rive gauche."<sup>2</sup>

Le tout premier projet de traversée date de 1896, et est proposé par Albert Traschel. Même si la question n'est pas à l'ordre du jour, l'architecte anticipe le développement de la ville en proposant un plan prévoyant une traversée en tunnel, pour ne pas "obstruer la merveilleuse vue de la rade" notamment.<sup>3</sup> Cette toute première proposition dessine une traversée dans le prolongement du boulevard Helvétique, la possibilité la plus proche du pont du Mont Blanc (sans considérer les doubléments de celui-ci).

En 1897, on trouve un croquis de la Rade de Genève (fig. 1), avec un nouveau pont qui vient dédoubler celui du Mont Blanc. Il se situerait également dans le prolongement du boulevard Helvétique. Dans l'esthétique, le pont dessiné n'est pas sans rappeler le Tower Bridge de Londres, réalisé une dizaine d'années auparavant. Il est également amusant de constater que ces premières propositions sont ultérieures à la construction de la Tour Eiffel, ce qui témoigne d'une envie de laisser sa marque en cette fin de siècle. À l'aube du nouveau siècle, des prouesses techniques devaient être réalisées pour marquer ce moment. Preuve en est, après cette première proposition, non étudiée, et surtout non retenue pour des raisons de conservation de la rade et de son aspect, il faut attendre 1929 et Le Corbusier pour trouver une nouvelle proposition de traversée. Là encore, il n'y a pas de demande officielle, seulement une étude anticipée des besoins. Par le biais d'un concours pour la cité internationale, organisé par la Société des Nations, l'architecte propose une vision plus large de ce nouveau pôle, et imagine le développement d'un pôle égal sur la rive opposée. Là, la traversée est



fig. 1 : Représentation de la rade, avec le pont du Mont Blanc au premier plan, 1897

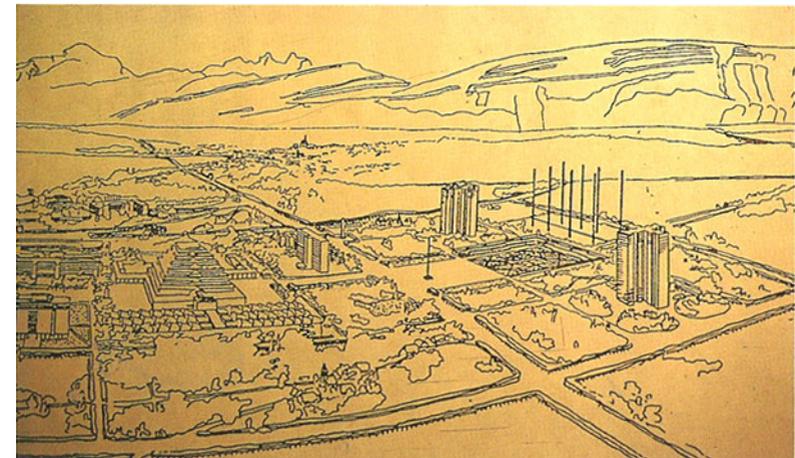


fig. 2 : Projet de cité internationale du Corbusier, avec une traversée de la rade en arrière-plan, 1929

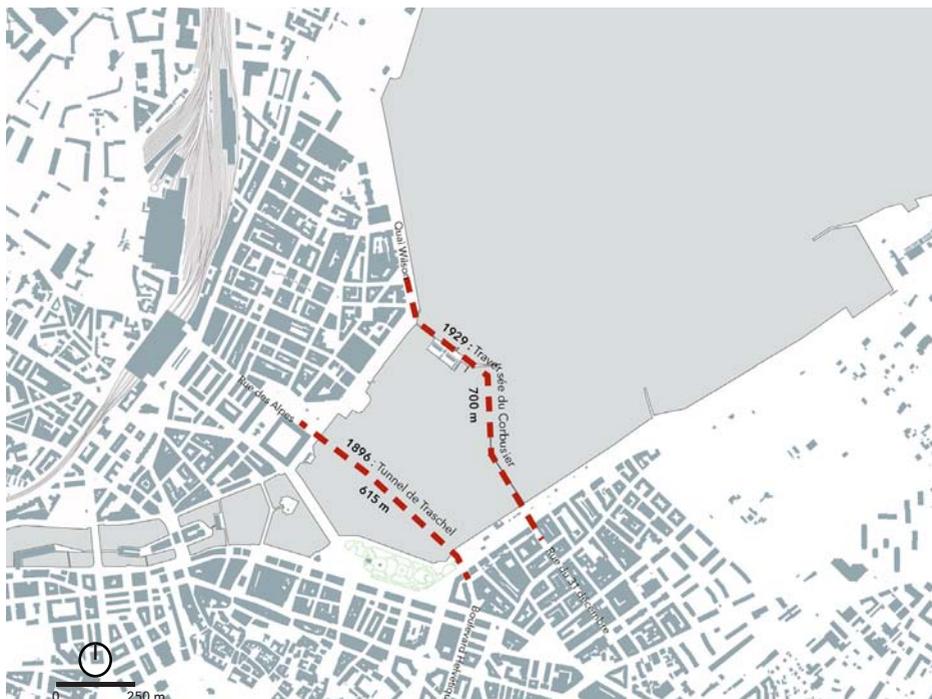


fig. 3 : Situation de deux des premières traversées proposées

aérienne et se situe à l'emplacement dit de "la petite traversée". (fig. 2 et 3)

"Alors ce plan-là, je sais pas si vous l'avez déjà regardé, si on vous l'a montré, mais c'est un plan très intéressant parce qu'il a été fait par Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Ils avaient été mandatés directement à l'époque pour faire une cité internationale, donc c'est un projet qui ne s'est jamais concrétisé, mais dont il reste des traces, si je puis dire, et une des traces très importantes, c'est justement la traversée, la petite traversée de la rade. Pourquoi ? Parce que là on a le pont du Mont Blanc, et ici ils profitent des deux jetées existantes, donc la jetée des Eaux-Vives, avec le Jet d'eau, et la jetée des Pâquis, qu'ils connectaient par un pont, mais qui était un pont qui s'élevait, donc une arche, en disant d'une part qu'il fallait laisser la batellerie passer dessous, les grands bateaux, qu'on a depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle sur le lac, les bateaux de croisière, qui sont assez, bon je pense que vous les

avez apprécié, c'est une flotte unique en Europe, ces grands bateaux, mais également pour garder la vue sur le paysage lacustre. Depuis la rade, depuis la ville, d'une certaine façon"

- I. Toumi

Ces propositions se font de manière anticipée par rapport aux besoins de la ville, mais la suite des événements montre qu'elles ont suscité l'intérêt des urbanistes. En 1930, Genève fusionne avec les communes de Plainpalais, des Eaux-Vives et du Petit-Saconnex. Il y a donc la nécessité de penser globalement la circulation au sein de ce nouvel ensemble. Par la suite, dans la période de l'après-guerre, Genève n'échappe pas à la situation d'autres villes d'Europe, dans un contexte de sortie de crise, de développement de la voiture individuelle, aboutissant donc à la saturation des routes existantes :

"La population de Genève double entre 1945 et 1975, tandis qu'on compte 50 fois plus de voitures. La vocation internationale de la ville-amorcée par la présence de l'ONU et du BIT-est confortée par l'installation de l'OMS en 1948, du CERN en 1954, puis de l'AELE, de l'OMM, de l'UIT, de l'OMPI, dans les années suivantes. Ces organisations, toutes implantées sur la rive droite, stimulent le développement de cette rive."<sup>4</sup>

Afin d'éviter que ce développement rapide nuise à la ville, en 1948 une "commission d'étude pour le développement de Genève" rédige un rapport<sup>5</sup> qui essaie d'anticiper ces changements. Il ressort notamment la "destinée internationale", qui doit être complétée notamment par des infrastructures hôtelières, de transports, des espaces verts... Le rapport propose de séparer le trafic commercial et touristique dans le centre et fournit un plan comprenant des voies majeures sur les rives du lac et du fleuve, en contraste avec des voies dans le centre, identifiées place de Bel-Air, largement piétonnes et arborées.

Dès 1950, ce rapport devient obsolète, car il a sous-estimé le nombre de voitures passant à Genève. "[...] dès les années 1950, le réseau du centre ville est fréquemment

4. "1896-2001, Projets d'urbanisme pour Genève" p.86

5. Dit "Rapport de 48"

6. "1896-2001, Projets..."p.108

saturé."<sup>6</sup> La situation empire, comme expliqué dans le même ouvrage : "[...] la motorisation individuelle symbolise la mobilité et la liberté, ainsi que l'accès à la société de consommation. On privilégie les transports individuels au détriment des transports publics, et l'on n'a de cesse d'améliorer le système routier pour relier, le plus rapidement possible, les lieux de production, de résidence et de loisirs."<sup>7</sup>

7. "1896-2001, Projets..."p.100

"Mais on voit, dans celui-ci, qui sont les plans ultérieurs, donc on commence à voir, à constater que Genève a une disposition radiale, donc ici, le plan Braillard est le premier qui indique les voies de circulation, donc ce système radial, qui va être complété, au fur et à mesure du temps, par un système circulaire. Et évidemment, on voit très bien que, l'urbanisation avançant, eh bien il manque le bouclage de ce système, enfin surtout depuis l'arrivée de l'autoroute, et d'ailleurs le dernier projet étudié en ce moment, prévoit cette connexion-là."

- F. Della Casa

Le réseau routier devient la priorité, ainsi que son développement au détriment de la qualité de vie. Mais ce n'est pas tout. La ville, qui profitait jusque là d'un large réseau de transports publics, voit son visage changé par cette croissance de la mobilité individuelle :

"Le règne de la voiture privée entraîne de profonds bouleversements urbanistiques (2500 voitures en 1945, 50 000 en 1960). Le réseau de tramways, exceptionnellement important, est presque entièrement démantelé, dans une proportion atteinte par aucune autre ville suisse. On agrandit les chaussées au détriment des trottoirs, et surtout du tissu bâti ancien. Les îlots fermés insalubres, avec leurs cours ou jardins, font place aux barres ensoleillées, avec leurs parkings... On découvre les nuisances sonores, la pollution de l'air et les dangers de la vitesse."<sup>8</sup>

8. "1896-2001, Projets d'urbanisme pour Genève" p.100

C'est à ce moment-là que la traversée de la rade apparaît être une solution durable et envisageable. En 1954, un concours d'idée est lancé par le DTP pour améliorer la

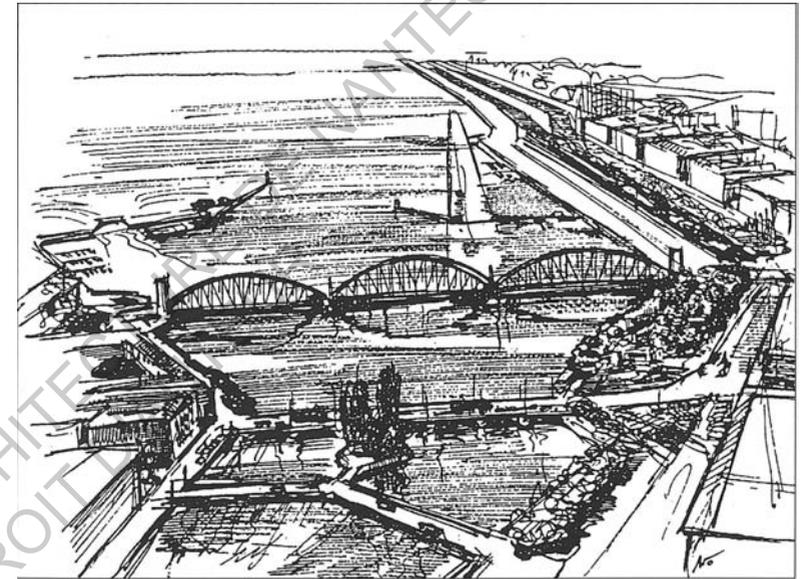


fig. 4 : Dessin de la rade en 1954

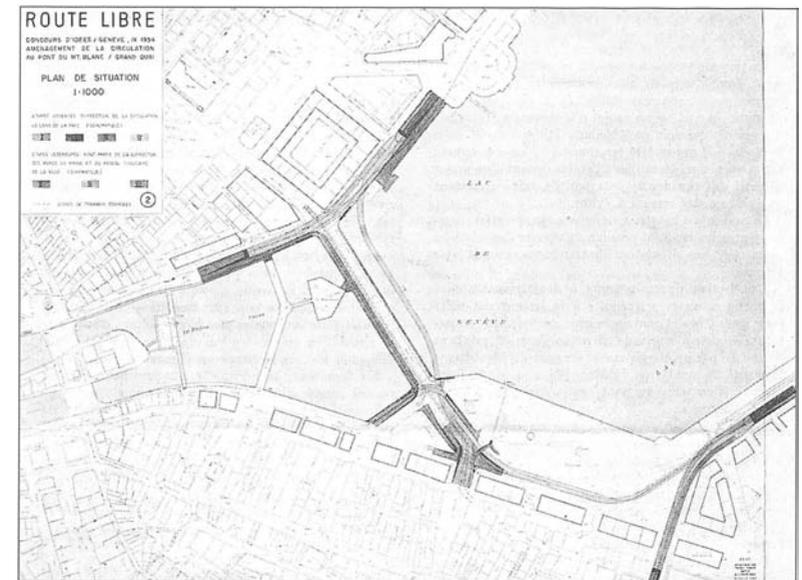


fig.5 : Projet "Route Libre" d'A. Heitz et A. Kost, 1954

liaison entre les deux rives. Les projets se situent donc dans la rade, à l'emplacement d'une petite traversée. Ce qui explique ce choix, c'est la situation du pont du Mont Blanc, qui fait partie d'un itinéraire largement emprunté, et qui commence à être trop étroit pour contenir l'ensemble de la circulation. De plus, les ponts en aval ne sont pas aussi utilisés qu'ils pourraient l'être. La solution idéale paraît donc être un doublement du pont du Mont Blanc, en amont sur la rade.

Le premier prix de ce concours est décerné au projet "Route Libre" de A. Heitz et A. Kost. (fig. 5) Ils proposent notamment un tunnel au même niveau que le pont du Mont Blanc. Pourtant, le jury est résolument contre une traversée sous le lac, qui enlève à son sens le côté touristique et la vue aux usagers.<sup>9</sup>

Maintenant que les premières idées fondatrices ont été décrites, intéressons-nous à l'une des études qui aurait pu aboutir.

En 1964 une exposition<sup>10</sup> a lieu pour informer les genevois de l'avancement de la question de l'autoroute urbaine. Elle présente six maquettes de projets de traversée. Ces projets ont été choisis par la Commission d'urbanisme, dans le but de voir une des propositions choisie par les genevois. La plupart des visiteurs de l'exposition sont contre une traversée via un pont, qui changerait trop l'image de la rade. Le second élément à discuter par le biais de ces maquettes au 1:500<sup>ème</sup>, c'est l'emplacement de la traversée de la rade. Ce sujet a beaucoup été débattu. En effet, au gré des époques, c'est tantôt l'une ou l'autre des implantations qui a été privilégiée. Tout d'abord une traversée comme pensée en 1954 : un doublement du pont du Mont Blanc. Mais cette solution a été depuis abandonnée, car le pont a été agrandi dans les années 1960, et les urbanistes ont vite constaté que le problème de circulation concernait également les quais qui mènent au centre. Ajouter une traversée à cet endroit n'aurait pas amélioré la situation.

Lors de l'exposition de 1964, trois traversées sont alors proposées : la plus proche du pont du Mont Blanc, à la sortie de la rade, depuis la débarcadère des Eaux-



fig.6 : Emplacements des six traversées de l'exposition en 1964. Deux solutions proposées pour chacune des traversées

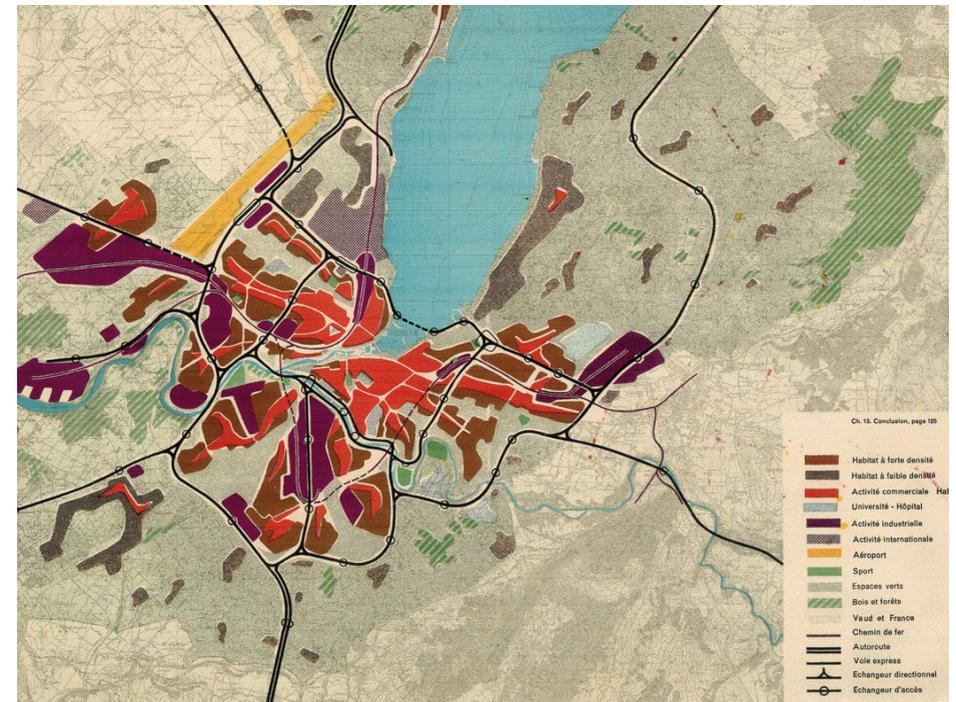


fig.7 : Le plan alvéolaire de 1966 propose des voies rapides sur les berges

9. "La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois", p.57  
 10. Organisée par le DTP du 7 au 27 mars 1964

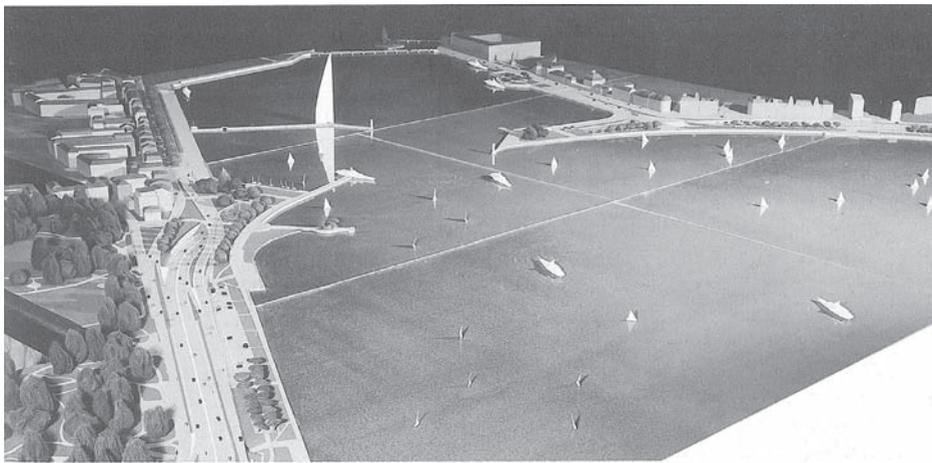


fig. 8 : Tunnel à l'emplacement de l'axe aval

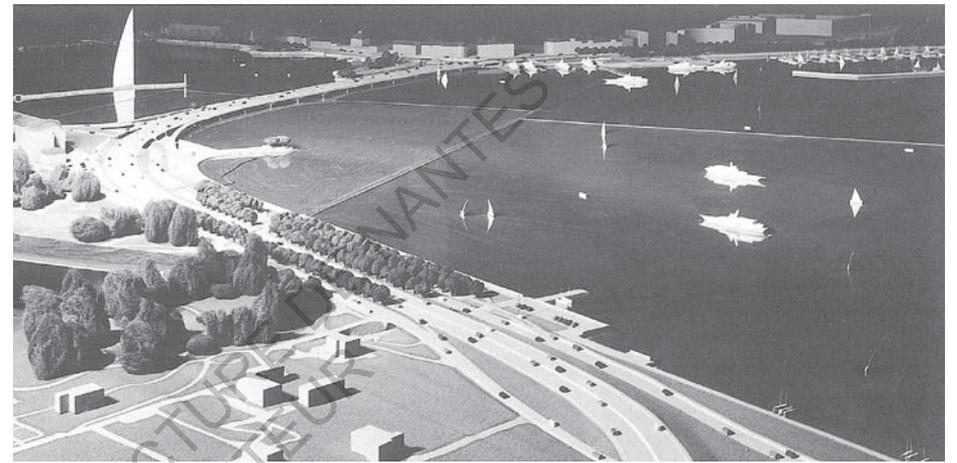


fig. 9 : Pont à l'emplacement de l'axe aval

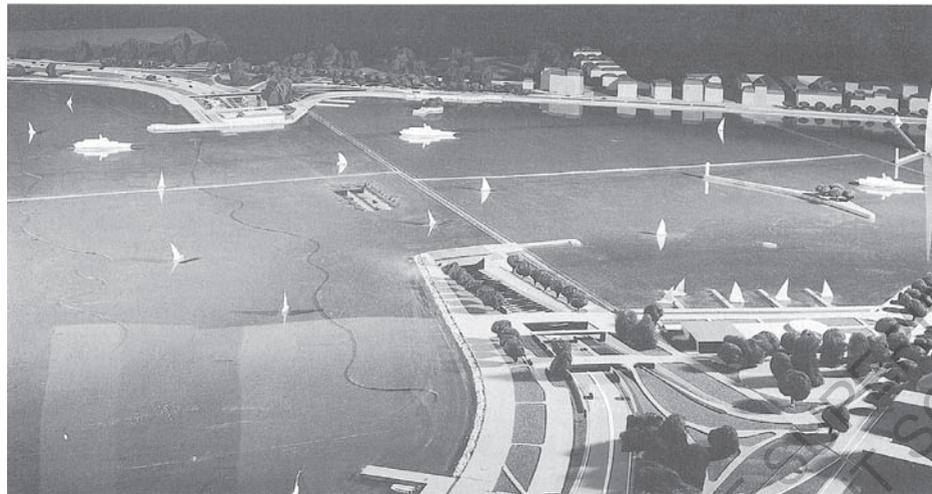


fig.10 : Tunnel sur l'axe intermédiaire

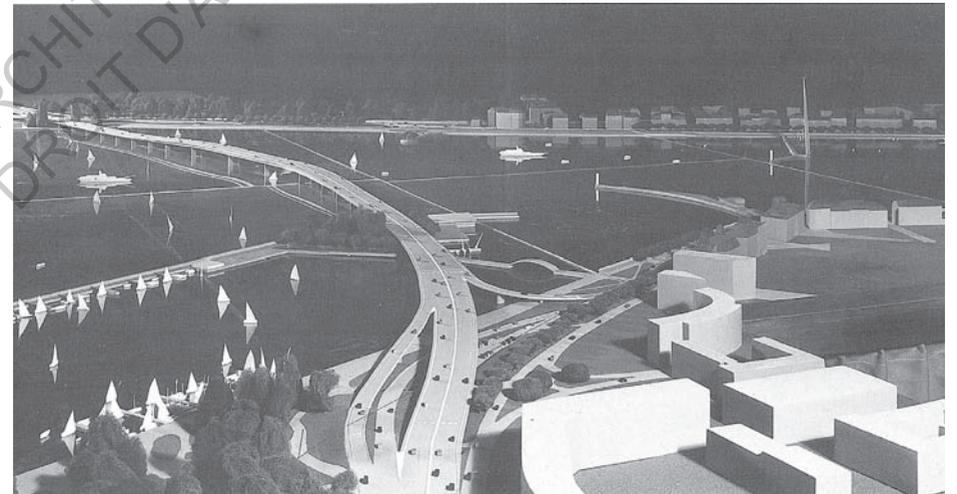


fig. 11 : Pont sur l'axe intermédiaire



fig. 12 : Pont sur l'axe amont

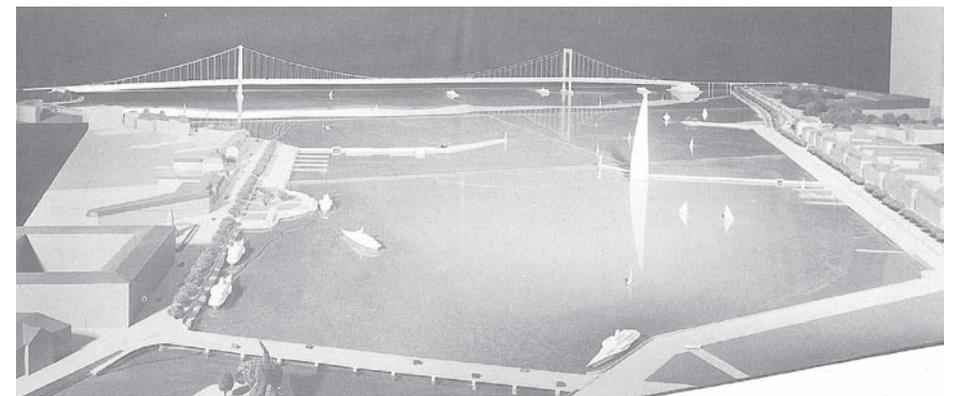


fig. 13: Pont bis sur l'axe amont

Vives jusqu'à la jetée des Pâquis, qui se rapproche de la traversée proposée en 1929 par Le Corbusier. L'axe intermédiaire se situe entre l'avenue de Mon-Repos et le parc des Eaux-Vives. Enfin l'axe amont, la "Grande Traversée" de l'époque, est prévue entre l'avenue de France et le Port-Noir. (fig. 6) Dans leur forme, les projets cherchent à prendre le moins d'importance possible dans le paysage. (fig. 8 à 13)

*"[...]Comme on avait dans les projets des années 60, donc traversée de la rade, les 6 variantes, vous avez vu que la plupart étaient des ponts plats, où on était dans le tout autoroute et on pensait que les connexions se faisaient aussi par les berges."*

- I. Toumi

Quant à la Grande Traversée du lac, elle se ferait hors de la rade, comme celle proposée à ce jour, mais son emplacement a été énormément modifié au cours des études, des propositions... Il est difficile de trouver une conjoncture favorable pour ces projets, car quel est le but principal ? Limiter le trafic au centre, ou plutôt le limiter dans toute l'agglomération ? Voilà pourquoi, en parallèle avec l'évolution des transports publics, ainsi que l'évolution de la mobilité des citoyens, les projets ont été aussi variés et que certains apparaissent totalement inutiles de nos jours.

*"Même les démocrates-chrétiens ou les Libéraux-radicaux étaient contre, en fait. Sur le pont du Mont Blanc, ou sur une traversée de la rade un peu plus haut, qui était au niveau de la Perle-du-Lac. C'est typiquement la traversée qui soulagerait pas quoi que ce soit quoi. Mais c'est fou, là aussi, ça fait plusieurs décennies qu'on en parle, il y avait l'idée de transformer les quais en ceinture autoroutière, (rires)" (fig. 7)*

- L. Matthey

Pour en revenir à 1964, le Conseil d'État tranche finalement pour un tunnel sur l'axe intermédiaire, qui permettrait au projet d'être plus facilement accepté par la population lors d'un référendum.<sup>11</sup> Mais c'est en soumettant le projet

à Berne<sup>12</sup> que le Canton est contraint d'abandonner le projet. En effet, la solution d'un contournement de Genève par l'Est<sup>13</sup> est bien plus compliquée et plus chère qu'un contournement par l'Ouest de la ville.<sup>14</sup> En effet, il ne faut pas oublier qu'en parallèle de ces événements, depuis 1950, l'autoroute s'est mise en place en Suisse. La Confédération cherche à cette époque à dépenser le moins possible, afin de réussir à financer les autoroutes, d'autant que l'Exposition universelle de Lausanne en 1964 a pressé les échéances. Par la suite apparaît le besoin de l'autoroute de contournement, elle aussi sujette à beaucoup d'opposition et de discussions.<sup>15</sup> Le projet coûteux de traversée arrive donc au mauvais moment pour espérer trouver un financement, et les autorités cantonales sont contraintes de l'abandonner.

Après cet échec, *"[...] la traversée de la rade a le statut, particulièrement peu enviable à Genève, d'un projet perpétuel, toujours en discussion, jamais définitivement écarté, jamais réalisé non plus. Elle rejoint le club fermé des "serpents de mer" de l'aménagement du territoire comme le raccordement ferroviaire La Praille-Eaux-Vives, le port fluvial ou la rénovation de Saint-Gervais."*<sup>16</sup> Le sujet revient régulièrement, porté par des automobilistes convaincus, qui invoquent des motifs concernant la circulation sur le pont du Mont Blanc<sup>17</sup>, et les discussions tournent à l'affrontement entre les convaincus des bienfaits de cette traversée, et ceux résolument contre.

La plupart de ces projets étaient issus d'une réflexion visant à régler les soucis de congestion dans le centre. Quant à leur emplacement, en général il a été pensé pour faciliter l'intégration de ces infrastructures au réseau existant, voilà pourquoi au fil des années les propositions se sont éloignées du centre, progressivement, jusqu'à arriver à l'emplacement prévu aujourd'hui. Les projets de 1960 ont dépassé l'étape de l'esquisse, sans pour autant parvenir jusqu'au référendum.

12. Dont l'acceptation est obligatoire en vue d'un référendum.

13. Via la traversée.

14. Le contournement Ouest est la solution qui sera retenue et exécutée des années plus tard.

15. "Et pourtant, elle contourne. Le réseau autoroutier à l'épreuve de la démocratie" David Hiler, 1993

16. "La Traversée de la Rade, Serpent de mer..." p.102

17. En 1975, Jean de Tolédo, député et président du TCS dépose une motion pour l'étude d'une liaison en amont du pont du Mont Blanc, où il invoque le motif que le pont est fréquenté par 76 000 véhicules par jour en 1973.

11. "Soucieux de ne pas heurter le sentiment populaire, les autorités ont opté pour la solution la plus "politique". Le projet qui transforme le moins le visage de la rade est le plus susceptible de réunir une majorité.", "La Traversée de la Rade..." p.88

## b/ Les années 1980-1990

"Oui, il y a eu une ribambelle de projets, donc le bouquin de Hiler il est formidable, parce qu'il détaille aussi, mais on est passé très près de la réalisation, on était toujours dans l'anticipation de quelque chose, et on s'aperçoit que voilà, si ça ne s'est pas fait c'est que sans doute au vu de la situation d'aujourd'hui, quand même on a un problème de circulation, de congestion de circulation sur le pont du Mont Blanc, et il aurait pas forcément été résolu et réglé par cette traversée. Ni même déplacé."

- F. Della Casa

18.

En Suisse, possibilité de soumettre un projet à référendum au-delà d'un certain pourcentage de signatures d'électeurs. En 2016, autour de 10 000 signatures étaient nécessaires. L'initiative de 1985 a recueilli 28 235 signatures.

Au cours du siècle dernier, il y a eu beaucoup de propositions, de projets pour cette traversée de la rade. Pourtant il faut attendre encore quelques années avant d'espérer commencer à entrevoir la réalisation. Au cours des années 1990, le projet est allé plus loin qu'il n'était jamais allé, études, chiffrages, votation populaire... Un processus qui n'est pas sans rappeler la situation actuelle. En effet, l'année dernière (2016) les genevois ont voté sur un principe de traversée, comme en 1988.

Les choses bougent enfin au cours des années 1980. En 1985, le TCS lance une initiative populaire<sup>18</sup> pour une traversée de la rade, qui amène la population à se prononcer sur un principe et non un projet concret. Il s'agit là d'une manœuvre habile, afin de faciliter l'acceptation du principe. Là encore, les différents emplacements possibles amènent à des blocages, car ils répondent à des problématiques différentes. Une étude d'impact est menée en 1985, et écarte alors la grande traversée pour privilégier une petite traversée.<sup>19</sup> Seulement, une petite traversée ne contente personne. Pas les lanceurs de l'initiative populaire, qui pensent que ça ne déchargera pas assez le centre, et encore moins les opposants qui pensent que pour un projet qui va altérer définitivement la rade, celui-ci manque d'envergure (encore une fois dans l'esprit "tout ça pour ça").

"Quand j'étais en train de faire mes études de



fig. 14: Situation des traversées du sondage de 1985 (anciennes propositions grisées)

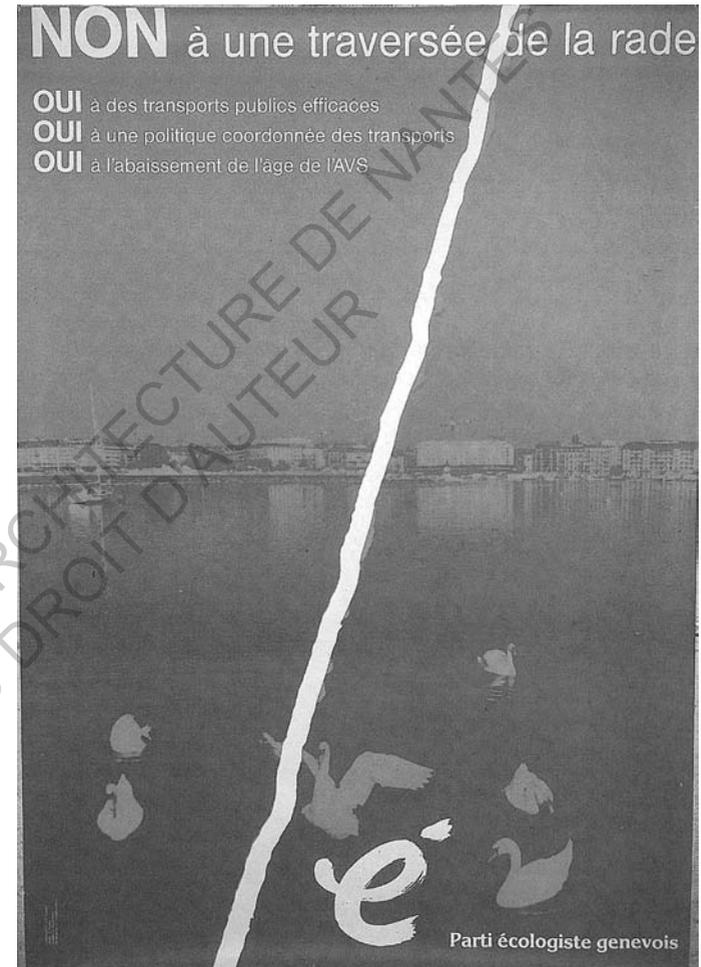


fig. 15: Vue aérienne du projet Ellenberger

licence, c'était en nonante et quelques, on était tous mobilisés contre la traversée de la rade parce qu'il y allait avoir une votation. Les géographes avaient beaucoup travaillé, le département de géographie, c'est-à-dire les personnes qui étaient profs à l'époque, et les assistants avaient beaucoup travaillé sur, nourri le débat en montrant que le pont ne servait à rien. Notamment parce que les emplois étaient situés très en amont de la traversée du pont et qu'elle allait pas soulager les bouchons au centre ville. En fait ça c'est toujours le grand motif de justification de la traversée de la rade. C'est "Oui, la traversée de la rade va soulager la mobilité au centre de Genève". Toutes les études montrent que c'est pas forcément le



fig. 16 et 17: Affiches "Pour" et "Contre" du vote de 1988



cas, en tout cas à l'époque, et puis que maintenant en plus l'usage de la mobilité individuelle décline de plus en plus."

- L. Matthey

La Tribune de Genève lance alors une série de sondages, pour voir quelles sont les attentes populaires. Le premier sondage émet l'idée d'un tunnel sous la rade, et la réponse est favorable à 75%. Le sondage suivant met en concurrence trois projets : celui défendu par l'Etat (la petite traversée), celui d'Ellenberger<sup>20</sup> et celui de Conrad Zschokke de moyenne traversée que défend

20. En 1974, Ellenberger avait proposé un projet reliant l'Avenue de France au Port Noir, par deux digues se rejoignant en un tunnel de 550m. Ces digues abritant des parkings d'échange. Il avait été présenté dans le cadre d'une exposition organisée par le TCS en 1975

l'initiative populaire. C'est en fait le projet d'Ellenberger qui est favorisé par le sondage (72.9%, contre 4.7% pour la petite et 18.9% pour la moyenne). Encore une fois, le vote amène les habitants à se prononcer sur un principe, qui ne décrit pas le projet en lui-même. Il s'agit là d'un choix conscient de la part des membres de la Commission du développement du Grand Conseil, qui a estimé plus favorable de proposer une idée plus qu'un projet pour des raisons de rapidité de mise en place d'une traversée.<sup>21</sup> L'opposition n'est donc pas très forte au moment de la votation de 1988, contrairement aux partisans qui font beaucoup d'efforts de campagne pour que la votation penche en faveur d'une traversée. À l'inverse, les opposants ne font pas une campagne aussi développée, car comme l'avenir le montrera, ils savent que le chemin est encore long avant de se mettre d'accord sur un tracé précis. (fig. 16 et 17)

21. "En invitant le peuple à se prononcer rapidement sur le principe, et en l'absence d'un projet concret qui aurait pu focaliser des oppositions, les partisans créaient une situation favorable." "La Traversée de la Rade, Serpent de mer..." p.125

En 1988 arrive la tant attendue votation à l'issue de l'initiative populaire. Le 12 juin, le résultat est là : 68,5% de votes en faveur de la traversée.<sup>22</sup> Oui mais quelle traversée ? Voilà le problème posé lors des quelques années suivantes. Par la suite, on assiste à la mise en place du vote suivant, aux discussions qui ont découlé de ce plébiscite par les habitants, d'où le livre de David Hiler. En 1992, il est prévu d'achever les études en 1997, et la construction de la traversée ne débiterait donc qu'en 1999. Il est expliqué ensuite les autres débats qui ont fait suite au vote, et notamment l'éternelle question de l'emplacement de la traversée.

22. 51 176 "oui" contre 23 592 "non"

En 1991, une commission d'experts (des acteurs publics de l'urbanisme) rend un rapport qui se conclut par une variante inédite, en amont des solutions déjà émises, qui sera surnommée "la périurbaine". Cette proposition a surpris tout le monde, car on s'attendait plutôt à une moyenne traversée, comme celle plébiscitée par le vote de 1988. En fait, au moment du vote sur la traversée, les genevois étaient favorables à 79% au développement des transports publics.<sup>23</sup> Ce développement des transports publics permet de diminuer considérablement le trafic individuel au centre, c'est pourquoi il fallait également

23. Les référendums regroupent plusieurs questions lors d'un même vote

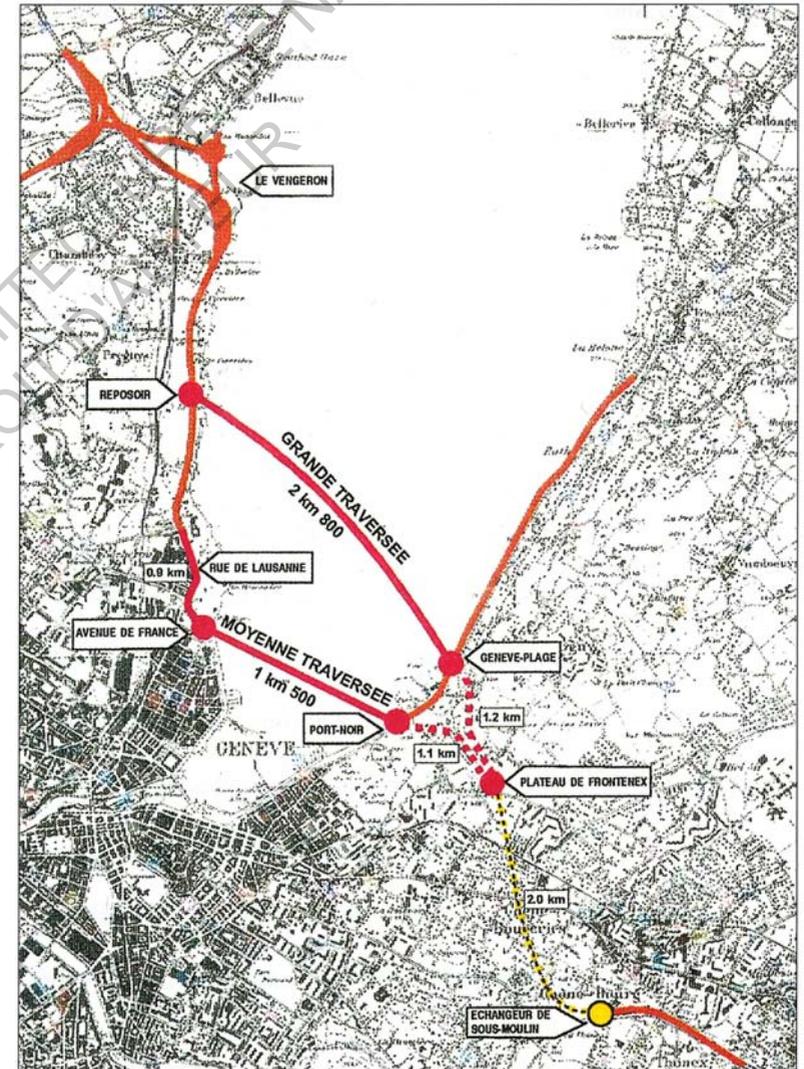


fig. 18 : Situation des deux propositions du vote de 1996 avec le raccordement au réseau routier existant. La grande traversée en pont, la moyenne en tunnel

24.

*Cette décision s'appuie largement sur un rapport du groupe État-Ville en juillet 1989*

prévoir une traversée en amont, pour régler le trafic extérieur entrant dans le centre.<sup>24</sup>

En 1993, un concours (qui comptabilisera 27 propositions) est lancé, et permet de chiffrer les avant-projets de traversées à deux endroits : une traversée en pont du Petit-Lac (depuis le Reposoir vers le quai de Cologny), et un tunnel depuis l'Avenue de France jusqu'au Port Noir. (fig. 18)

La Tribune de Genève, le 10 mai 1994, écrit : "*La traversée de la rade, c'est maintenant ou jamais. En cas d'échec, ce projet restera enterré très longtemps*". Avec le recul en 2017, on peut se dire que finalement, le projet est ressorti en 2002, soit moins de dix ans plus tard. Le jury rend son rapport final le 25 octobre 1994, et privilégie la traversée périurbaine de 1991. Le pont est préféré au tunnel, pour des questions de coût, de sécurité, et pour permettre une intégration des cyclistes et des piétons. Si un tunnel était plébiscité, il serait plutôt immergé, et pas foré sous le lac. On voit que les études d'avant-projet avaient bien débuté à ce moment-là.

En juin 1996, les genevois doivent retourner aux urnes pour cette fois se prononcer sur un projet situé, et chiffré. Il est alors question de choisir entre une grande traversée en pont, et une moyenne traversée en tunnel. En plus de la traversée, un raccordement au réseau routier est nécessaire. Les deux traversées coûteraient alors autour de 700 millions : pas moins de 710 millions pour un tunnel, et 650 millions pour un pont. Le référendum est organisé d'une manière qui peut paraître surprenante, car les questions sont séparées dans la formulation, (Pour un tunnel? Oui/ Non, Pour un pont? Oui/ Non) avec une question subsidiaire qui départagerait les deux solutions en cas de vote positif aux deux. Le risque encouru est alors que les pro-tunnel votent contre le pont, et inversement. Le vote s'est soldé par 69% de "non" pour un pont et 71% de "non" pour le tunnel.

*"C'était un pont, qui passait comme ça, ou un tunnel, il y avait... le ministre là, il a voulu faire voter sur*

*les deux alternatives en même temps, dans le même vote, pour déterminer je suis pour le pont, je suis pour le tunnel, je suis pour rien du tout."*

*- P. Brun*

La question pont / tunnel, est un autre grand sujet de la traversée. Au début de la découverte de ce sujet, une traversée par tunnel semblait évidente, pour des raisons de conservation du paysage identitaire de la rade et du lac, mais cette intervention humaine est en fait bien plus lourde de conséquences, pour les fonds lacustres, mais également pour les accroches aux rives. La solution du pont, qui me semblait inimaginable au départ, est en fait une alternative à considérer, comme elle l'a été. D'ailleurs, tout porte à croire que c'est dans cette direction que s'oriente le choix pour une éventuelle traversée. Le problème d'un tel ouvrage est son intégration au paysage, sans oublier la question des accroches aux berges.

Le livre de David Hiler, édité à l'occasion de cette votation, se conclut ainsi : "*On n'a pas fini de parler de la traversée de la rade!*"<sup>25</sup> Effectivement, ce vote en juin 1996 n'a pas permis au projet de se réaliser. On peut essayer de trouver des similarités avec l'urbanisme genevois et cette question de traversée aujourd'hui. Si ce vote est survenu huit ans après le vote de principe, on peut imaginer un nouveau vote genevois vers 2024. Cela compliquerait la réalisation d'une quelconque traversée pour l'échéance espérée de 2030. L'ensemble de ces projets se sont jusque là soldés par des échecs, mais ils nous apportent quand même des clés, des éléments de compréhension pour essayer de savoir pourquoi des projets, en apparence soutenus par des politiques, parfois par la population, ont pourtant été abandonnés en cours de route.

25.  
*"La Traversée, serpent..." p.225*

## c/ Échecs heureux

**"Et selon vous pourquoi les autres projets n'ont pas abouti?"**

Alors pourquoi les autres projets n'ont pas abouti, parce qu'il y a toujours eu une opposition suffisamment structurée et forte sur chaque projet pour le faire capoter.

**C'était plutôt politique ou c'étaient les habitants?**

C'est toujours politique. Même quand c'est les habitants. Là en l'occurrence, ça dépend des époques, mais ça finit toujours par des débats dans notre Grand Conseil, le parlement cantonal, où les partis prennent position."

- P. Brun

En 1959, Biermann, un ingénieur lausannois, publie son rapport sur la circulation à venir. Là encore, l'accroissement des véhicules est sous-estimé. Il évalue également les besoins d'une traversée de la rade.

"Il vaut la peine de lire très attentivement les passages que Jean-Louis Biermann consacre à la traversée de la rade [...]. Ils annoncent toutes les déconvenues qui vont suivre. Notons d'abord que Biermann n'estime pas nécessaire de prévoir le pont-rade en première étape. Sa construction pourrait selon lui facilement être renvoyée à la fin du siècle.[...] les experts de la Confédération ne sont pas suffisamment convaincus des mérites d'une nouvelle traversée et n'entendent donc pas la mettre au bénéfice d'un financement fédéral. Tous ceux qui ne voudront pas entendre ce message, pourtant clairement exprimé, se casseront finalement les dents sur les refus réitérés de la Confédération de financer un ouvrage jugé trop dispendieux."<sup>26</sup>

Aujourd'hui encore, cet avertissement explique en grande partie les échecs successifs des traversées imaginées.

Le premier élément qui peut être mis en cause est un autre grand projet urbain. Il s'agit de l'autoroute, qui a toujours été en opposition avec cette traversée. D'abord à l'après-guerre, lorsque l'on commence à évoquer la traversée, le gouvernement central choisit de privilégier

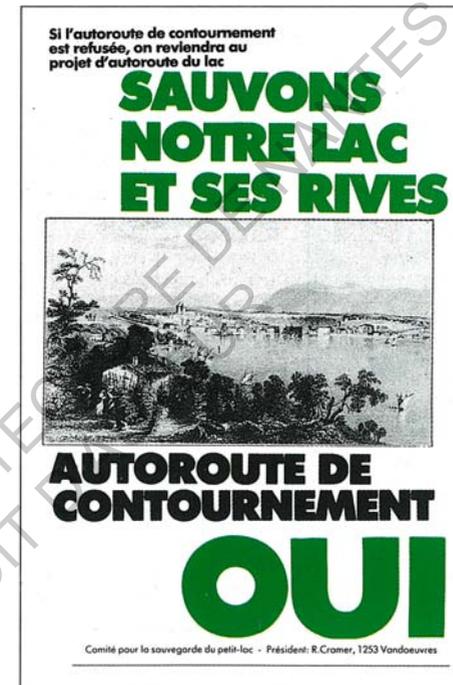


fig. 19 : Affiche pour l'autoroute de contournement, alternative à la traversée

la réalisation d'une autoroute suisse, qui va coûter extrêmement cher à mettre en place. Par la suite, avant l'exposition universelle de Lausanne (l'Expo 64), la priorité des financements va à la réalisation de la jonction autoroutière entre les deux villes lémaniques. Pour finir, la dernière grande étape qui a ralenti les ambitions de la traversée est l'autoroute de contournement de Genève. En effet, rapidement les problèmes de circulation dans le centre font apparaître la nécessité d'une grande voie en périphérie. C'est entre le contournement Est que serait la traversée, et le contournement Ouest (moins cher, celui qui existe actuellement : fig. 20), qu'un choix est fait pour, une fois de plus, des raisons de financement. L'autoroute de contournement ne s'est d'ailleurs pas facilement mise en place.<sup>27</sup> Au cours des années 1970 même, la traversée de la rade s'est posée comme un contre-projet à l'autoroute de contournement. (fig. 19)

Aujourd'hui encore, le projet de traversée est menacé par l'élargissement de cette autoroute, jugé suffisant par les autorités fédérales pour pallier les problèmes de

27. "Et pourtant, elle contourne" David Hiler. L'autoroute a été votée en 1980, inaugurée en 1993

26. "La Traversée, serpent..." pp. 60-61

circulation dans la ville.

*"Alors ça c'est en effet une opération qui a été majeure, cette autoroute de contournement est en effet ce qui a rendu obsolète le projet de traversée de la rade. C'est le même argument qui est servi d'ailleurs par la Confédération, pour nous dire que ce qui prime c'est l'élargissement de ce contournement, l'amélioration de ses capacités, plutôt que la traversée du lac."*

- F. Della Casa

Voilà le second problème : l'opposition de Berne à tout projet de traversée depuis le départ. Pourtant, le Canton de Genève à lui seul est incapable de financer un tel ouvrage, et a donc besoin de l'aide de la Confédération, qui a le dernier mot dans ce domaine. Or, s'il y a bien un élément qui n'a jamais changé au cours de l'épopée de la traversée, c'est bien l'avis du conseil fédéral. Il est possible de leur donner raison si on considère que cette autorité a une meilleure vision de la globalité du trafic, contrairement aux genevois qui n'ont pas le recul nécessaire et ne voient que la circulation à leur porte. Pour autant, si le financement de la traversée a besoin d'être autoroutier, pour justifier l'intervention de la Confédération, les besoins réels ne demandent pas la création d'une autoroute, à en croire ceux qui ont travaillé sur le sujet. Et je pense que cette dernière question fait partie des raisons des échecs des précédents projets de traversée. En effet, la rive gauche du lac est moins développée en terme de logements, d'activités, comme l'explique Laurent Matthey :

*"[...]un autre serpent de mer dans l'urbanisme genevois c'est de se dire qu'il y a une forte dissymétrie entre ce qui se passe sur la rive gauche, et la rive droite. Avec une rive qui assume lourdement sa part dans les politiques de densification, et puis de l'autre côté une rive, plus privilégiée, qui serait la rive gauche, les côtes de Cologny notamment, Vandoeuvres, etc, etc, qui échappe pour le moment aux politiques de densification. Et comme par hasard c'est l'endroit où on a le plus de personnes fortunées, de villas prestigieuses, et autres."*

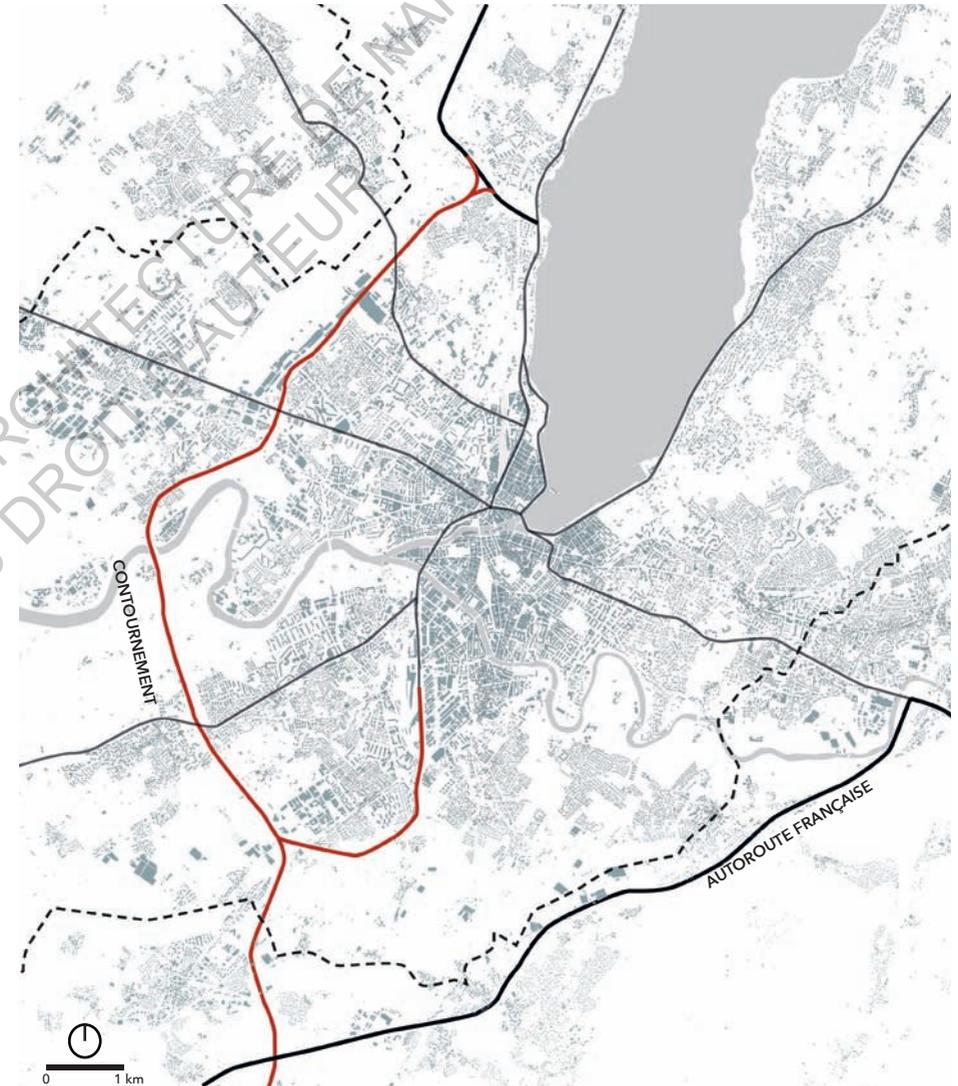


fig. 20 : Tracé actuel de l'autoroute de contournement, qui rejoint l'autoroute française au Sud

*Hors, avec la grande traversée du lac, et l'exutoire de la traversée du lac, qui se trouve au niveau de Cologny, sauf erreur, ça va massivement impacter ces communes. Du coup elles vont comprendre un peu ce que c'est l'urbanisation.(rires)"*

Ce déséquilibre entre les deux rives comme obstacle à la réalisation d'une traversée est valable principalement pour les traversées hors de la rade, comme celles proposées en 1996. Mais ce déséquilibre s'observe encore aujourd'hui. On comprend bien la problématique de relier une rive largement urbanisée à une autre rive pour le moment assez rurale, car elle tombe dans la ceinture agricole précédemment identifiée.

Le groupe "500 mètres de ville en plus" a tenté de résoudre ce phénomène depuis les débats de la fin du siècle dernier, comme en témoigne Philippe Brun. Le projet proposé par le groupe prévoyait notamment une traversée, à l'emplacement de la grande traversée de 1996 (entre le Reposoir et Genève-plage). La traversée, contrairement à celle prévue par le plan directeur cantonal de 1989, prévoyait une urbanisation au niveau des têtes de pont, surtout sur la rive gauche.

*"Et là, on a effectivement fait, il y a déjà longtemps, dans un projet alternatif sur, en fait, la traversée du lac, parce que c'était dans les années nonante, quand il y a eu les débats sur la traversée, le grand débat sur la traversée de la rade, qui a abouti à un vote, nous avons fait un contre-projet de traversée [...] Nous, on refusé de se laisser piéger par un débat uniquement sur la traversée. Parce que la traversée, c'est un élément fondamental dans l'organisation de la ville, et pour nous, on veut pas se faire piéger par un débat tunnel, [...] mais on veut faire un projet d'une traversée qui a un sens. Et ce sens il s'inscrit dans une réflexion globale sur la ville. À l'époque, on n'était pas encore au niveau transfrontalier, on restait dans le cadre cantonal [...]"*

*"Nous on dit oui à une traversée,[...] Nous on proposait de renforcer, de développer des quartiers de ville sur*

*les têtes du pont. [...] Alors c'est un pont mixte, deuxième grande différence avec tous les projets, y compris les derniers projets actuels, c'est de dire c'est ridicule de faire un projet que pour les voitures, et les camions, il faut faire une traversée aussi pour les transports publics. Donc du coup là on a fait un projet de transport ferroviaire, urbain, qui permet de faire notamment la boucle, là, comme ça, et puis de se raccorder au projet du CEVA, [...] Alors, notre nouveau projet, on l'a fait dans un cadre beaucoup plus large, c'est-à-dire que c'est un projet alternatif au plan d'agglomération officiel, que vous trouverez sur internet, et notre projet c'est de faire des villes linéaires, côté français et côté suisse, on explique pourquoi [...]"*

*- P. Brun*

Peut-être alors que le projet de traversée serait justifié, car il participerait à l'organisation interne de la ville, mais dans ce cas de traversée mixte, la Confédération ne participerait pas au financement, donc il y a une situation insoluble qui se crée, entre les besoins et les réelles possibilités.

Il est certain que ces projets de traversées ont joué de malchance, avec pour certains une arrivée dans les débats au mauvais moment, ou des calendriers politiques pas assez favorables, mais ils se sont aussi heurtés aux consultations populaires.

Ce que l'on peut retenir, comme l'a dit Philippe Brun, c'est que "c'est toujours politique". Le système suisse de référendum à initiative populaire permet à tout le monde de ralentir la mise en place des projets, et donc de les empêcher. Mais il ne faut pas désespérer pour autant, car une mise en place si longue n'a rien de surprenant pour Laurent Matthey :

*"Mais ça c'est tout l'urbanisme genevois en fait. Le CEVA, ça fait 120 ans qu'on s'étripe dessus. Et ça commence, ça se met en place maintenant. La traversée de la rade, c'est la même chose, [...] On remarque, quand on observe le laboratoire genevois, que l'urbanisme ça prend vraiment beaucoup, beaucoup beaucoup de temps avant de se sédimenter."*

En travaillant sur le sujet, j'ai l'impression qu'une certaine lassitude s'est installée vis-à-vis de la question, et que ce projet plane comme une légende, sert de catalyseur, pour dans l'idéal régler tous les problèmes. Mais en réalité, on voit bien que dès que l'on expose le projet plus précisément, lorsqu'on le situe et qu'on le chiffre, les blocages font rapidement surface, chez les politiques comme chez les habitants. Autant que l'image du projet, c'est son coût qui pose un problème. Pourtant, le projet a évolué depuis les premières représentations "idéales" de traversée, jusqu'à aujourd'hui. Au vu de toutes ces expériences, il est possible de regarder la situation actuelle en analysant les points qui ont toujours fait défaut aux propositions, en espérant que des enseignements ont été tirés des cinquante dernières années ! Ou alors, peut-être que l'emplacement du pont du Mont Blanc est "idéal" et qu'il n'est pas possible de rajouter une traversée après. Dans ce cas, le projet de 2016 risque une nouvelle fois tomber à l'eau.

## 2/ LA GRANDE TRAVERSÉE DU PETIT LAC

*Ce soir-là, on continue notre chemin le long du lac, avec les villas de Cologny. On s'amuse à imaginer qui est le mieux loti, parmi ces immenses demeures avec une vue sur le lac, toutes à plusieurs millions de CHF. On poursuit le chemin jusqu'à la plage de la Savonnière, vers Collonge-Bellerive, là où le projet de traversée du lac devrait déboucher s'il était réalisé. On profite des derniers rayons de soleil. À cet endroit, on n'aperçoit pas vraiment la rade de Genève, mais on pourrait apercevoir le pont si le projet était construit. On est pourtant en pleine campagne, avec une majorité de villages ou d'habitats individuels.*

Comme vu précédemment, il est difficile de mettre en place un projet de traversée. Pourtant, en 2016, la population s'est prononcée en faveur d'un principe de traversée. D'où vient ce nouveau projet? Est-il réellement nouveau, et surtout a-t-il des chances d'enfin aboutir?

### a/ Deux initiatives fondatrices

À mon sens, on retrouve des ressemblances entre le projet de traversée actuel et celui d'il y a vingt ans. Déjà, les échéances sont assez proches, en terme d'années, de mois. Dans les années 1990, un peu à la façon de la fin du siècle précédent, il y a cette volonté de marquer le changement de siècle. Dans la Tribune de Genève du 14 novembre 1994, Philippe Joye, partisan de la traversée, déclare : *"la traversée de la rade pourrait être un grand geste de la population genevoise pour marquer l'entrée dans le 21<sup>e</sup> siècle".*<sup>28</sup> Et il subsiste cette impression que le calendrier était pressé par cette échéance.

Aujourd'hui, "Genève 2030" est un peu ancrée dans les esprits, car elle correspond à une date de création d'un nouveau plan directeur cantonal,<sup>29</sup> qui a tendance à accélérer les choses. La votation de 1996, qui a mis fin aux espoirs des pro-traversée, proposait de choisir entre un pont et un tunnel, alors que celle de 1988 était un

28. *"La Traversée, serpent..."* p.145

29. *En Suisse, le plan directeur cantonal sert à donner des directions à l'évolution de la ville, et est repensé tous les 15 ans environ.*

vote de principe, comme celui de l'année dernière. Là encore, il n'était question ni de coût ni d'un choix entre les solutions.

Après le vote de 1996, le projet tombe dans l'oubli jusqu'en 2002, quand le Département de l'Intérieur, de l'Agriculture et de l'Environnement lance une étude avec un groupe de travail présidé par Robert Cramer, qui vise à étudier l'avenir de la mobilité genevoise d'ici 2010 à 2020, notamment via la réalisation d'un contournement Est de la ville.<sup>30</sup> Les conclusions rendues en 2004 estiment qu'une traversée efficace devrait se trouver à moins de deux kilomètres du pont du Mont Blanc, et prônent la réalisation d'ici 2040 d'une traversée du lac au niveau de Port Noir et de l'avenue de France pour 4 à 4.5 milliards de francs suisses. Pour une meilleure conservation de l'aspect de la Rade, le rapport privilégiait alors une traversée en tunnel.

En 2006, une contre-étude menée par l'Office de la mobilité prouve que cette solution rendrait la circulation encore plus difficile, notamment à cause des accès à la nouvelle traversée, situés à des carrefours déjà saturés. En outre, la solution du tunnel n'est pas adaptée pour l'accroche rive gauche, "en plein dans la nappe phréatique" ce qui rend donc le rapport de 2004 obsolète.<sup>31</sup> Comme lors des projets précédents, le retour de ce sujet se justifie par un trafic élevé dans le centre de la ville. "L'UDC<sup>32</sup> met en avant l'essor de la population et de l'emploi escompté par le projet d'agglomération d'ici à 2030, la saturation actuelle des axes routiers, la fermeture prochaine, et réalisée depuis lors, d'une voie du pont du Mont-Blanc au trafic privé pour la consacrer aux bus".<sup>33</sup>

En 2009, 5 à 35% des emplois à Genève sont occupés par des frontaliers.<sup>34</sup> Il y a également eu une forte augmentation des emplois par rapport à celle des logements (29000 emplois de plus pour seulement 5 000 logements). On comprend donc facilement la problématique à laquelle est exposée la ville : une forte augmentation du trafic individuel.

Début 2012, l'UDC lance une initiative afin de provoquer une votation relative à une traversée,<sup>35</sup> sur la base du rapport de 2004. L'initiative 152 récolte 13 623 signatures entre février et juin 2012<sup>36</sup> et est acceptée par le Grand Conseil. Le tunnel sous-lacustre doit s'assortir d'une autre partie en tunnel pour rejoindre la route de Malagnou, un peu plus d'un kilomètre plus loin. Le reproche fait à ce projet est sa (trop) grande précision, dans le délai, le tracé et le nombre de voies.

À ce moment-là, l'idée d'un contre-projet est émise par l'Entente<sup>37</sup> pour une réalisation d'une traversée du lac. Finalement cette initiative sera reportée. Fin 2012, le projet était loin d'être d'actualité. On retrouve dans un article de la tribune de Genève datant du 6 décembre 2012<sup>38</sup>: "Jeudi dernier, le Grand Conseil, unanime, a voté une résolution pour soutenir... l'élargissement de l'autoroute de contournement." Plutôt que de favoriser la traversée du lac, le Conseil a en fait décidé de soutenir un projet paraissant plus réalisable, notamment en terme de coût (1.5 milliards de francs contre 4 milliards pour une traversée) et surtout un financement de l'ouvrage assumé par Berne. C'est comme si le projet de traversée était plutôt un projet de cœur, face au projet de raison qu'est l'élargissement de l'autoroute de contournement. En plus, selon d'après études réalisées, ces travaux permettront de faciliter les déplacements sur cette route déjà existante, plutôt que d'en créer une nouvelle.

Dans des pages de la tribune de Genève du 8 septembre 2014, on retrouve deux études menées, l'une par l'État, l'autre par le TCS (Touring Club Suisse), dont les conclusions ne sont pas les mêmes.<sup>39</sup> Le Citec (mandaté par l'État), conclut que le projet prôné par l'initiative a comme risque d'augmenter le trafic au centre-ville de 6%, et également de saturer les carrefours d'accroche du projet, qui se trouvent être les carrefours d'accès au centre. Ces enquêtes mandatées par deux parties différentes font preuve de divergences assez notables, concernant notamment la fréquentation du futur tunnel (qui va de 2800 à 4740 selon l'étude). Ces divergences n'empêchent pas les habitants sondés par le journal

30.

Rapport intermédiaire du groupe de travail "Contournement de Genève" de septembre 2003

31.

tdg, 28/08/2014  
"Ressuscitée, la traversée de la rade divise Genève"

32.

Union Démocratique du Centre

33.

tdg, 28/08/2014  
«Ressuscitée, la traversée de la rade divise Genève»

34.

"Genève 2030, Un projet pour dépasser les frontières"

35.

IN 152A, "Pour une traversée de la rade", rapport du Conseil d'État

36.

tdg, 19/06/2012  
"L'UDC dépose son initiative pour une traversée de la rade"

37.

Centre-droit

38.

tdg, 06/12/2012  
"La grande traversée se perd à l'horizon 2050"

39.

tdg, 08/09/2014  
"La traversée de la rade fait rêver ou cauchemarder"

40. tdg, 16/09/2014  
"L'initiative sur la traversée de la rade séduit nos lecteurs"

41. Mouvement Citoyens Genevois

42. Le Courrier, 13/09/2014 :  
"Les enjeux de la traversée de la rade"

43. RTS, 09/2014 :  
"Les genevois ont refusé la traversée de la rade"

44. Idem

45. tdg, 08/08/2014  
"Le PLR envisage de lancer sa propre initiative"

d'être en (petite) majorité pour, à 53%.<sup>40</sup> Parmi les partis politiques, la traversée de la Rade n'est que partiellement soutenue, par l'UDC (lanceur de l'initiative), par le MCG<sup>41</sup> et le TCS. Ce dernier a émis des réserves sur les détails du projet.<sup>42</sup> Comme dans les autres référendums, une part importante est donnée aux affiches devant convaincre, dans un sens ou dans l'autre, les indécis. Quand les "contre" donnent une vision apocalyptique de la rade, les "pour" laissent imaginer un centre-ville idéal. (fig. 23)

Le vote a finalement eu lieu le 28 septembre 2014. Il s'est soldé par un refus de cette traversée à 63.6%, (57% de participation).<sup>43</sup> La traversée de la rade est donc officiellement un projet qui ne convainc pas les habitants. Luc Barthassat, ministre des transports, confie au journal que : "les genevois n'ont pas voté contre une traversée, mais contre cette traversée."<sup>44</sup> Il est tout à fait probable que le projet ait souffert de son manque de souplesse, et d'un manque d'études préalables.

Avec le recul, on voit bien que la base même de cette initiative (le rapport de 2004) avait très peu de chances d'être acceptée par la population. La traversée de la rade ne correspond plus aux attentes de cette époque, et laisse pour le moment sa place à la traversée du lac. Il serait quand même assez étonnant que le projet fasse son retour, au vu des difficultés d'insérer un tel ouvrage dans le tissu actuel, ce qui amène à conclure que ce chapitre de la traversée se clôt en cette fin de l'année 2014.

Assez logiquement, le retour d'un projet de traversée intervient rapidement. Comme mentionné avant, cette idée date de 2014, au moment des débats sur la traversée de la rade défendue par l'initiative de l'UDC.<sup>45</sup> Le projet est cette fois celui d'une traversée du lac du Vengeron à la Pointe de la Bise. (fig. 21) L'initiative vise via cette traversée la réalisation du bouclage autoroutier, qui créerait un périphérique entier autour de Genève. Encore une fois, il s'agit de l'héritage laissé par le plan Biermann, défendant des ceintures routières autour de la ville.

POSSIBLE AVANT J-C,  
POSSIBLE APRÈS !

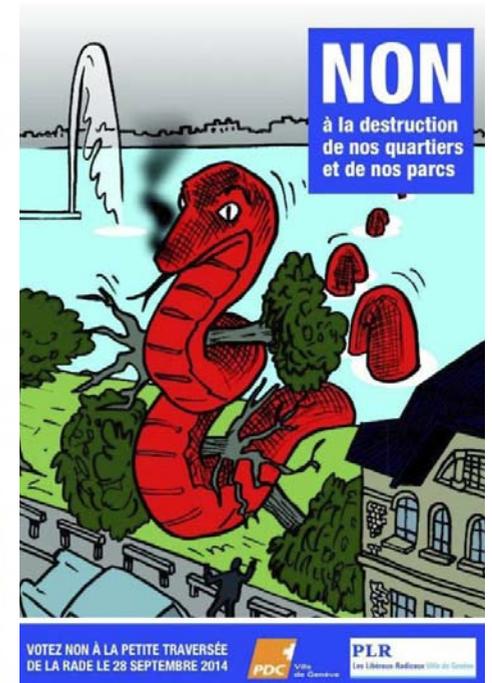
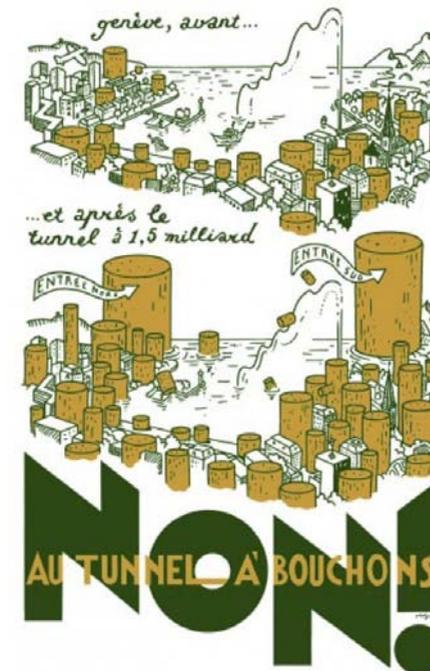
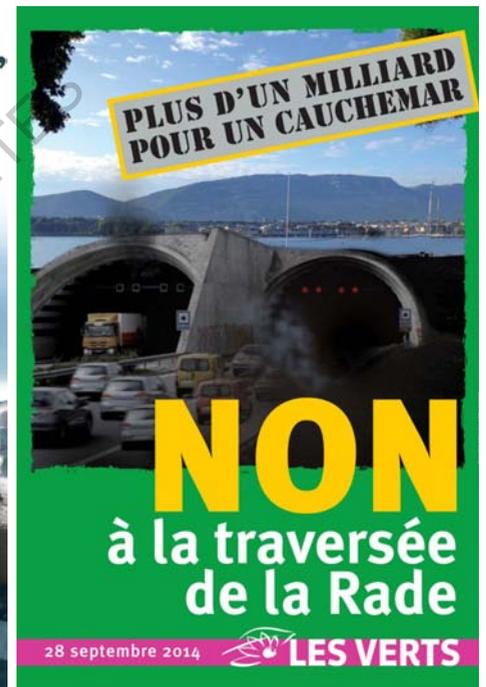
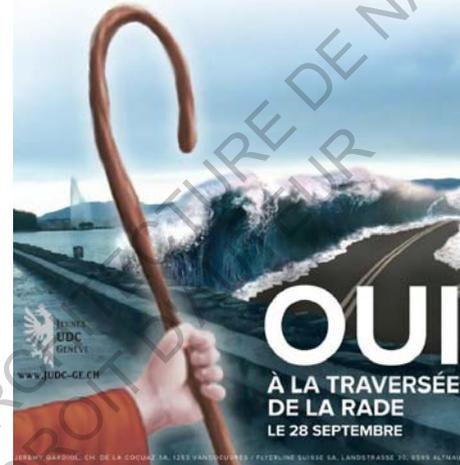


fig. 23 : Affiches "Pour" et "Contre" du vote de septembre 2014

46. Formée par le PLR (Parti Libéral Radical) et le PDC (Parti Démocrate Chrétien)

47. Le courrier, 06/01/15  
"Traversée du lac: les Genevois voteront une nouvelle fois"

48. Le courrier, 06/01/15  
"Traversée du lac: les Genevois voteront une nouvelle fois"

49. en 2013

50. tdg, 08/09/2014  
"Pourquoi, depuis 2007, la rade n'a plus la cote"

En janvier 2015, l'Entente,<sup>46</sup> lance une nouvelle initiative afin d'inscrire le bouclément autoroutier dans la Constitution. L'Initiative 157 est qualifiée de "der des der" par le président du PLR Alain-Dominique Mauris. Elle a rassemblé 11 701 signatures.<sup>47</sup> Comme pour le vote de 1988, il s'agit là d'une votation sur le principe de la traversée du lac, située, mais ni chiffrée, ni détaillée. "Les initiants appuient le projet du gouvernement qui prévoit un pont ou un tunnel partant du Vengeron, jusqu'à la France, en passant par la Pallanterie. Ils estiment le coût d'un tel ouvrage entre 2,7 milliards et 3,3 milliards de francs."<sup>48</sup>

Les partis à l'origine de l'initiative ont plus de chance de voir le vote tourner en leur faveur car il s'agit là d'un projet et d'un tracé qui a fait l'objet d'études. Déjà, depuis 2007, le Conseil d'Etat donnait la priorité à une traversée du lac. Par la suite, ce choix s'est vu confirmé par une étude cantonale, qui a aboutit à l'inscription de la traversée du lac au plan directeur cantonal 2030.<sup>49</sup> Les chiffres donnent raison à ce calcul : sur le pont du Mont Blanc, argument de poids des partisans de la traversée de la Rade, le nombre de véhicules par jour est passé de 80 000 en 2 000 à 53 000 en 2014. Au centre ville, 41% des ménages n'ont pas de véhicule (26% dans le canton).<sup>50</sup> On voit bien que l'évolution de la mobilité rend de plus en plus obsolète une petite ou une moyenne traversée, comme imaginée lors de projets précédents.

L'initiative a été acceptée à la fin du mois de janvier 2016, et elle propose entre autres d'inscrire cette traversée dans le réseau des routes nationales, ce qui permettrait de faire intervenir des financements de la Confédération. En revanche, ce point semble actuellement toujours aussi incertain, car l'élargissement de l'autoroute de contournement est d'actualité. Le texte parle d'une réduction du trafic de 30% dans le centre-ville, qui permettrait notamment d'ajouter un axe de tramway sur le pont du Mont Blanc. Le financement a également fait l'objet d'une étude de faisabilité. Le coût de l'ouvrage est estimé aux alentours de 3 milliards de francs. En comptant la participation de

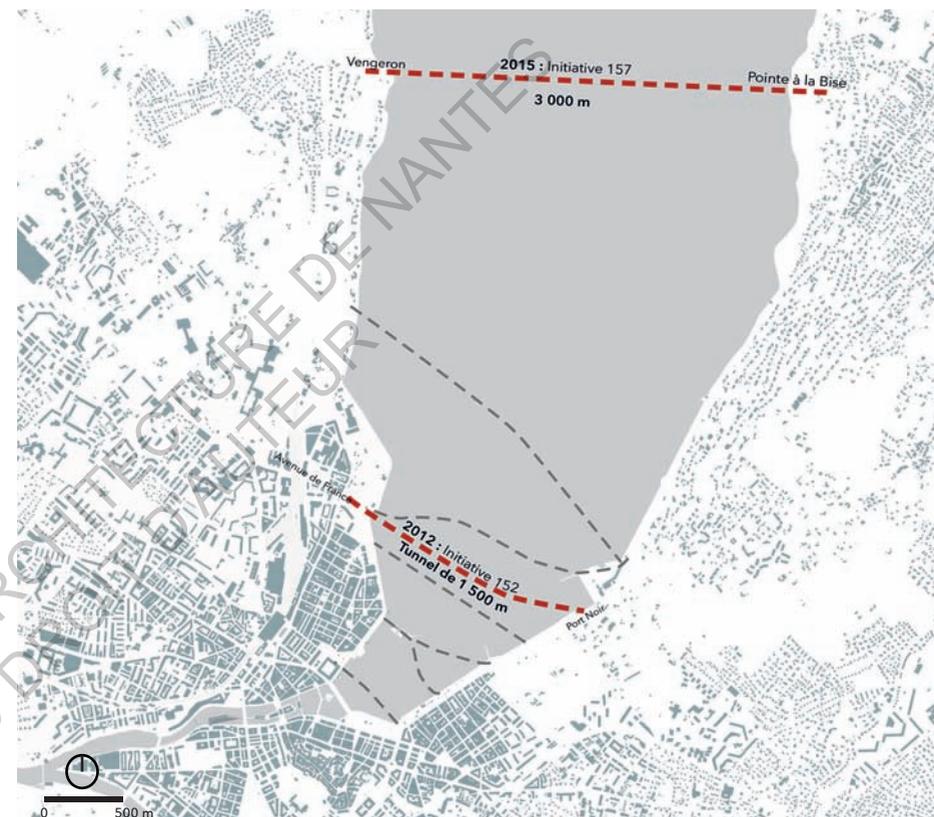


fig. 21: Les deux alternatives des années 2010 issues des deux initiatives

Date	Intitulé du référendum	Résultat(s)	%
Jun 1988	Vote sur l'initiative populaire 16 "Pour une traversée de la rade"	Oui	68,4%
Jun 1996	Votation populaire : 1. Êtes-vous pour un pont? Pour un tunnel? Question subsidiaire : 2. Préférence entre les deux	1.Pont : Non 1.Tunnel : Non 2.Pont	68,8% 71,1% 58,3%
Sept 2014	Vote sur l'initiative populaire 152 "Pour une traversée de la rade"	Non	63,6%
Jun 2016	Vote sur l'initiative populaire 157 "Oui à la grande Traversée du Lac!"	Oui	62,82%

fig. 22 : Récapitulatif des différentes votations et de leur issue

51.

Proposé dans  
l'Initiative  
populaire  
cantonale "  
OUI à la grande  
Traversée du  
Lac !"

Berne, la possibilité d'un financement par un partenariat public-privé est notamment évoquée.<sup>51</sup>

Isabelle Toumi, qui pense que des aménagements du centre peuvent être faits sans avoir à construire une traversée (comme les aménagements sur le pont du Mont Blanc) a qualifié ces arguments de "propagande": "Alors ça c'est les documents qui sont là, j'appelle ça "la propagande", du département qui s'occupe des transports, qui nous donne les avantages, alors je trouve assez drôle, pourquoi quand je dis "les avantages"? [...] Alors première chose, premier mensonge, on nous dit que "ça va fluidifier le trafic" et "baisser le trafic au centre ville", pourquoi je dis mensonge c'est pas juste comme ça, il y a une étude qui a été faite il y a trois ans, mandatée, d'ailleurs, par l'État, qui a conclu que, par exemple, sur le pont du Mont Blanc, cette baisse du trafic serait de 10%, pas du tout de 50%" (voir document en annexe)

52.

Feuille d'avis  
officielle de la  
République  
et du Canton  
de Genève  
10/06/2016, 253  
258 électeurs  
inscrits, 130 713  
votants, 79 748  
"Oui", 47 188  
"Non"

Finalement, le 5 juin 2016, les genevois se rendent aux urnes pour décider une nouvelle fois s'ils se prononcent pour ou contre la traversée du lac. C'est le "oui" qui l'emporte, à 62.82%.<sup>52</sup> Je me questionne tout de même sur cet acharnement à vouloir faire voter les genevois. Peu avant le vote, dans un article de presse la traversée est même qualifiée d'"obsessionnelle".<sup>53</sup> Dans les réactions que suscite ce résultat, il y a tout de même ce sentiment que le plus dur reste à faire. Le projet pourrait bien coûter plus de 5 milliards, ce qui, lors d'un vote futur, pèserait lourd dans la balance. L'appui populaire donne cependant une légitimité à l'État pour agir.

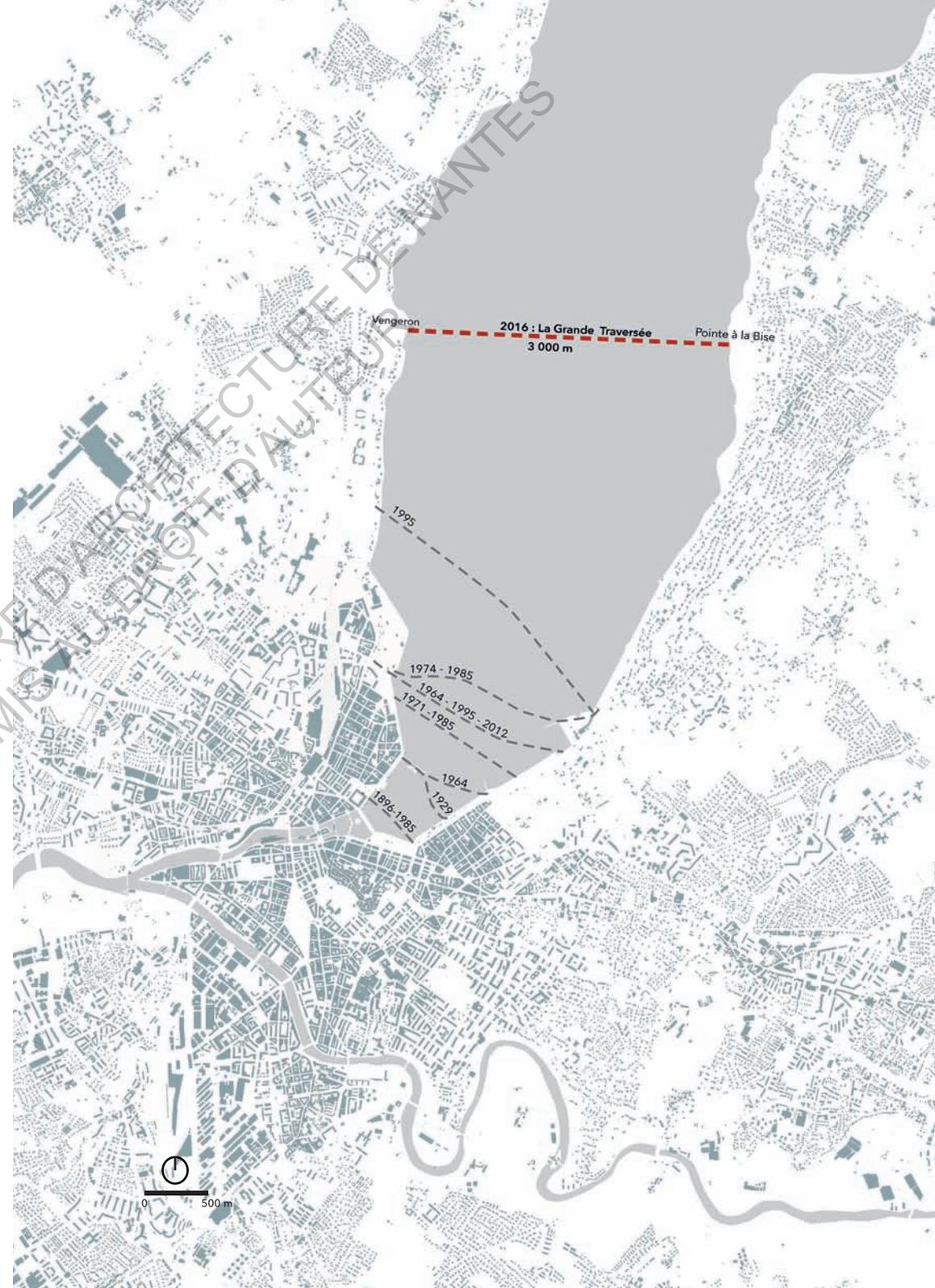
53.

tdg : 23/05/2016,  
"La traversée  
du lac est-elle  
encore utile?"

"Alors là [le projet] est vraiment porté par le canton, l'État, en relation avec la Confédération, parce que tout le travail consiste à convaincre la Confédération qu'il s'agit d'un ouvrage d'importance nationale. Pour l'instant c'est pas encore gagné, loin de là."

- F. Della Casa

fig. 24 : La traversée version 2016, avec l'historique évoqué



Depuis cette acceptation du principe, une année s'est déroulée. Si l'expérience nous indique qu'il ne s'agit-là que d'un temps très court pour l'urbanisme genevois, des éléments commencent à se mettre en place, et il est intéressant de se tourner vers les points de vue, les avis qui se dégagent.

**b/ Et maintenant ?**

*"Un principe de traversée, et c'est pas le premier vote positif, donc ça ne veut pas dire que c'est fondateur. Et un des problèmes, qui est une question de taille, de taille critique c'est que le financement d'un tel ouvrage pour une population de 300 000 habitants n'est pas envisageable. Alors que le pont entre Copenhague et Malmö touche un bassin de plusieurs millions d'habitants, qui ont une possibilité économique d'amortir l'investissement sur un siècle, ici elle n'est tout simplement pas envisageable. Mais nous on bute sur un problème de financement. Et de taille critique de la ville."*

- F. Della Casa

Ce vote de juin 2016 a montré l'envie des genevois d'obtenir une traversée du lac. Ou bien sont-ils seulement lassés de voir ce sujet revenir régulièrement dans les débats ? En tout cas, ce vote a lancé la réalisation d'études plus poussées sur le sujet. Comme le dit plus haut Francesco Della Casa, le vote de juin 2016 n'est pas nécessairement fondateur. D'autres problèmes sont à régler avant de simplement envisager la construction d'une traversée : tout d'abord l'éternelle question du "pont ou tunnel".

Déjà, le nouveau plan directeur cantonal, édité en 2013, (*plan directeur cantonal 2030 en annexe*) fixe un tracé précis à cette éventualité. Un nouveau pas a été franchi au mois de novembre 2016 par la création d'un comité stratégique et d'un conseil consultatif pour la traversée du lac.<sup>54</sup> Le comité stratégique a pour rôle de suivre l'évolution du projet en se réunissant une à deux fois par an, ce qui permettra aux "autorités du Grand Genève (*partenaires vaudois et français*)" de se tenir informées

54. 23/11/2016, communiqué de presse du Conseil d'État

des événements. Le conseil consultatif (formé de 22 membres) est présidé par Raymond Loretan, et réunit plusieurs représentants, politiques et professionnels sur des questions d'urbanisme, d'architecture et d'environnement. L'ensemble des participants devra donner des avis aux différentes étapes du projet. D'ici à l'automne 2017, cette commission est chargée de mener des études qui permettront de trancher entre un pont et un tunnel. La toute première séance s'est déroulée le 28 novembre 2016.<sup>55</sup> Jusqu'en décembre 2019, il est prévu que ces séances soient mensuelles.

Après ce démarrage qui semblait plutôt prometteur, début 2017, des articles soulignent les premières difficultés. En fait, dès septembre 2016, le ministre des Transports Luc Barthassat (fervent défenseur du projet de traversée) cherche à obtenir un crédit pour les études sur le bouclage autoroutier. Mais en janvier 2017, le crédit de 24,6 millions n'est toujours pas accepté par le Conseil d'État, étape nécessaire à sa validation par le parlement.<sup>56</sup> Le crédit demandé est en fait le minimum pour pouvoir élaborer un avant-projet. Finalement, fin juillet 2017, le Conseil d'État accepte de déboursier 6,3 millions de francs, afin de permettre de financer le début des études d'avant-projet. Cette somme est inférieure à celle espérée, mais le Conseil d'État est d'avis d'y aller pas à pas, afin de vérifier avant tout les possibilités de financement.<sup>57</sup>

Mais hormis ces éternels soucis pécuniers, le projet rencontre également d'autres obstacles. Au mois d'avril 2017, la commission a reçu un géologue et des paysagistes pour être informée sur les impacts géologiques et paysagers d'une traversée.<sup>58</sup> Il s'avère que le coût de l'ouvrage sera sûrement à revoir à la hausse. Pont ou tunnel, la nature du sol du lac oblige à penser des solutions techniques plus complexes, et donc plus chères.

Au bout de six séances du conseil consultatif, un premier bilan est effectué : Raymond Loretan, président du conseil, a accordé une interview au journal Le Temps<sup>59</sup>

55. Site de l'État de Genève

56. tdg, 31/01/2017 : "Depuis des mois, un crédit pour la traversée du lac est en rade"

57. tdg 27/07/2017 "L'Exécutif délègue sa bourse pour la traversée du lac"

58. tdg 11/04/2017 "La traversée du lac plonge en eaux fangeuses"

59. Le Temps 17/04/2017 "Une inauguration de la traversée du lac en 2030 reste possible"

où il évoque les différents problèmes. Ce qui est notable, c'est qu'il considère que la justification d'une traversée n'a pas lieu d'être, et que le rôle des membres de la commission est de choisir entre un pont et un tunnel, sans remettre en cause le tracé choisi. Enfin, plus récemment, le 24 mai 2017,<sup>60</sup> le conseil consultatif a reçu des représentants de l'Ofrou,<sup>61</sup> ce service fédéral qui avait conclu en 2013 à l'élargissement de l'autoroute de contournement plutôt qu'à une traversée. J'imagine qu'il s'agira plutôt une fois de plus de convaincre que cette traversée est utile au trafic national.

60. Etat de Genève  
30/06/2017 : "Le conseil consultatif Traversée du lac auditionne l'Office fédéral des routes"

61. Office Fédéral des Routes

Tout d'abord, le tracé est un des points cruciaux de l'épopée de la traversée, qui continue d'effrayer les riverains. Les genevois ont accepté une traversée, mais celle-ci n'impacte presque plus le centre de Genève. Tous les défauts environnementaux des accroches sont reportés sur d'autres communes. Début février 2017, les représentants de ces communes de la rive gauche ont rencontré le conseil consultatif précédemment cité et ont fait part des craintes suscitées par l'arrivée d'un ouvrage routier de cet ampleur.<sup>62</sup> Il est déploré l'aspect fixe de la traversée, sans possibilité de revenir dessus. Ce tracé a été fixé par le Conseil d'État sur la base des études effectuées en 2011 par le canton. Lors de la campagne menée l'année dernière, les pro-traversée ont fait valoir que le tracé aurait la possibilité d'évoluer, pour attirer les votes des hésitants, mais actuellement le changement du tracé n'est pas à l'ordre du jour,<sup>63</sup> comme le rappelle Raymond Loretan dans "Le Temps": "[...] le tracé ne fait pas partie de notre mandat, il a été défini par le Conseil d'État et avalisé par l'Office fédéral des routes. Je n'ai pas à me prononcer sur sa légitimité politique." Du côté du conseil consultatif donc, les communes concernées n'ont pas beaucoup de chance de faire valoir leur avis. Dans la même interview, le président du conseil consultatif assure que les maires seront "formellement invités à une audition." Mais pour voir qui, si la commission chargée de choisir entre un tunnel et un pont n'assure pour l'instant que cette mission? D'autant que, si d'aventure le tracé venait à changer, il faudrait recommencer les études environnementales, les auditions des experts,

62. 20 min  
06/02/2017  
"Les "craintes subsistent" sur la traversée du lac"

63. tdg 03/03/2017  
"Figé, le tracé de la traversée du lac fâche la Rive gauche"



fig. 25 : Vue aérienne de la Pointe à la Bise, l'accroche rive gauche

paysagistes et géologues... sans parler des nouvelles communes...

En vérité, les points d'accroche ont assez peu de possibilité d'être modifiés, car tout l'historique de la question montre qu'aucune solution ne satisfait l'ensemble des acteurs. L'implantation d'une des têtes du projet sur la Pointe à la Bise (fig. 25) pose un autre problème, d'ordre environnemental. Cet endroit contient une réserve naturelle protégée depuis 1933.<sup>64</sup> Dans le cas d'une traversée, qu'elle soit par un tunnel ou par un pont, l'aspect et la nature de l'environnement subirait des transformations irréversibles. Cette même source explique que la partie lacustre de la réserve (de 6,1 ha) est interdite à la navigation. Il faudrait donc imaginer cet espace interdit à la navigation, surplombé (ou traversé du moins) par une autoroute d'ampleur nationale. Si actuellement la réserve "représente un des rares rivages naturels dans le Petit-Lac", la construction d'une traversée à cet endroit risque de faire changer ce statut.

64. Pro natura Genève, la Pointe à la Bise, historique.



fig. 26 : Vue aérienne du Vengeron, l'accroche rive droite

*"Alors là, la même chose, l'endroit, l'impact où pourrait arriver ce pont sur la terre ferme, il est très proche d'une réserve naturelle qui est là depuis relativement longtemps. Donc avec une roselière au bord de l'eau. Alors, pour faire passer la pilule de cette confrontation quand même un peu improbable, parce qu'en plus, il faut quand même voir que c'est pas trois centimètres de terre que vous touchez quand vous faites arriver un ouvrage d'art sur une berge, c'est costaud"*

*- I. Toumi*

Si cet endroit a été choisi sur la rive gauche, c'est parce que l'accrochage du projet prévu sur la rive droite n'est pas aussi difficile à déterminer. En effet, le secteur du Vengeron correspond à l'échangeur entre la fin de l'autoroute Genève-Lausanne et l'autoroute de contournement. (fig. 26) Pile en face se trouve la Pointe à la Bise, non habitée, une aubaine pour installer un projet de cette ampleur... Les craintes des communes concernées ne sont pas fondées sur ces considérations écologiques, mais plus sur des questions de circulation augmentée à des endroits. Les habitants veulent une

traversée, oui, mais pas n'importe où.

Peut-être que si aucune traversée ne convient, c'est qu'elle n'est pas si indispensable finalement, au moins pour les communes qui n'en veulent pas. En revenant en arrière, il y a quelque part cet inconscient, tous ces actes manqués qui montrent que ce projet est sûrement voué à rester au stade de l'étude.

Les "pour" la traversée se focalisent tellement sur les questions d'aspect et de tracé qu'on en oublierait presque le but de cette traversée : traverser, en premier lieu. Ce qui pose la question de la justification. À l'heure actuelle, qui veut traverser ? Et surtout, pour aller où ? Parce que ce qui est pointé est toujours l'accès au centre, mais si tout le monde converge vers Genève, alors une traversée aussi loin n'a pas lieu d'être. Mais une traversée plus près n'a jamais pu se réaliser. D'où ce sentiment d'impasse, et l'envie pour certains d'obtenir coûte que coûte cette traversée.

Francesco Della Casa a son avis sur la question : *"C'est un projet symbolique, c'est que les politiciens se disent "moi je vais réussir à la réaliser", alors que même eux n'y croient pas vraiment [...] les genevois n'en ont pas besoin, ils vont pas sortir, traverser loin pour re-renter de l'autre côté."*

Philippe Brun partage cette vision : *"C'est du blabla, de la politique interne pour se faire mousser, c'est notre ministre parce qu'il a les pressions des milieux automobiles qui disent qu'il faut absolument une traversée, ils reviennent toujours, à chaque fois c'est refusé, à chaque fois ils reviennent... Alors ils vont voir le ministre, gningnin alors lui, baah, il dit "Allez les services, faites-moi un projet de traversée !" Voilà. Mais c'est tout, c'est du vent !"*

En effet, il s'agit peut-être alors plus d'un acte fort et symbolique, car si l'on regarde le projet, la réalisation de la traversée pensée telle qu'aujourd'hui servirait à passer de la France à la Suisse, sans passer par Genève. Les trajets favorisés par le projet ont été pris en exemple par Isabelle Toumi : *"[...] si on fait Cologny-Palexpo on gagne*

15 minutes et Versoix-Veyrier, 20 minutes. Bon c'est donc cette traversée Vengeron-Pallanterie. Mais, en réalité, qui réellement traverse? Alors que les gens de Cologny veulent aller sur Palexpo direct, peut-être, mais quand on voit le bassin de population actuel qu'il y a sur Cologny, et que par ailleurs, extrêmement peu iraient sur Palexpo, c'est pas ça qui est déterminant !"

Le trafic entre Annemasse et Lausanne est aussi concerné, ou encore le trafic européen et international à une beaucoup plus grande échelle. Mais en terme d'habitat, les français de Haute-Savoie sont plus avantagés de travailler à Genève et de vivre à la frontière, sans être trop loin en voiture. Au contraire, je pense même que le fait de créer cette traversée créerait une pression encore plus forte sur la frontière française, car augmenterait les possibilités de déplacement à l'échelle régionale. En plus d'être intenable dans le centre de Genève, la situation le serait aussi en périphérie. Mais ce ne sont là que des conjectures...

Lors de mon voyage en mars 2017, j'ai voulu tenter de me déplacer via une série de covoiturages autour du lac, pendant une journée. Finalement je n'en ai pas eu la possibilité. Il est facile de passer de Lausanne à Genève, ou de Genève à Lausanne. En somme, partir de Genève dans n'importe quel sens est facile, mais pas à toute heure. Pour ce qui est de la portion Lausanne- Montreux, c'était possible, mais il n'existait pas de trajets réguliers. Pour finir, la partie pratiquement inexistante, (en covoiturage, mais par extension pas si pratiquée) est la partie Est du lac, entre Thonon-Evian et Montreux. Les frontaliers ne sont pas dans ce coin visiblement. En même temps, à cet endroit on est plus proche du canton du Valais, vers le début du lac Léman, c'est-à-dire excentré de presque deux heures des deux grandes agglomérations que sont Genève et Lausanne.

Quant au trafic entre Annemasse et Genève, aussi visé par la traversée, il risque d'être fortement diminué par la mise en service du CEVA, qui est plus à-même de réguler une grande part du trafic frontalier.

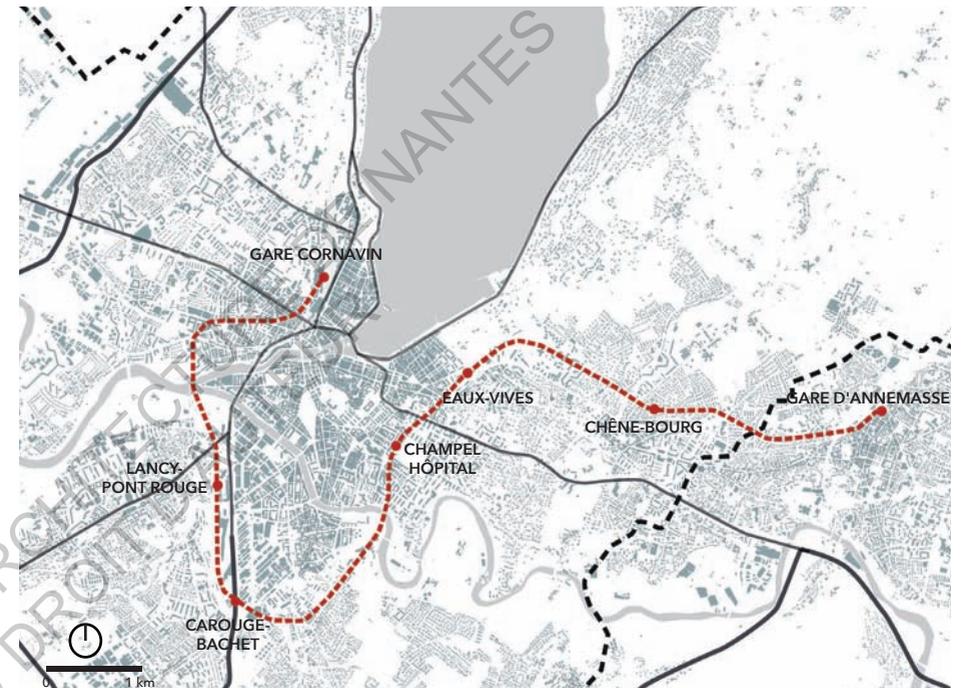


fig. 27 : Trajet du CEVA



fig. 28 : En se basant sur la densité urbaine du territoire, le CEVA paraît mieux répondre au flux des frontaliers que la traversée

"Les estimations de fréquentation des haltes sont de l'ordre de 30 000 voyageurs par jour pour la plus importante, c'est celle de Pont-Rouge, 30 000 voyageurs par jour c'est à comparer avec la fréquentation quotidienne des gares françaises, Marseille c'est 40 000 sauf erreur, Bordeaux c'est 37 000, donc on voit que cette station, on l'appelle même pas gare, cette station urbaine a une capacité qui va être presque aussi importante que la gare centrale d'une ville beaucoup plus grande que Genève. Et si vous additionnez toutes les haltes, on aura une fréquentation qui sera la même que Cornavin, par exemple, voire supérieure. Donc c'est en effet, un impact énorme. Et en même temps aussi une réserve de développement, parce qu'on va retirer des voitures, forcément.[...]

Le CEVA va modifier la donne.[...]À l'interne, la reconquête de l'espace public, et à l'externe, effectivement, l'obsolescence de la pertinence du projet de traversée."

- F. Della Casa

Cela donne beaucoup de raisons de penser que le projet de traversée va être suspendu aux retombées réelles de la liaison ferroviaire.

"Je pense qu'il faut qu'on attende de voir quel va être l'impact de la mise en service du Léman-express, pour voir, parce que ces fameux bouchons des transports publics sur le pont du Mont Blanc, il faut pas les nier, on est bien d'accord, mais peut-être qu'une partie, et ça on le sait pas encore puisque là aussi, on a peu d'études prospectives sur l'impact réel de ce report modal qui va être fait, on l'espère en tout cas, sur cette liaison ferroviaire, ce RER. Donc voilà, ça c'est la première bizarrerie, c'est qu'après alors si on prend le grand trafic touristique, pour les personnes qui viennent de Suisse et qui veulent aller en France, etc, alors là aussi, je serais très intéressée, alors je dois dire que je n'ai pas cherché complètement, mais c'est pas trop sorcier de voir que c'est pas majoritaire,[...]"

- I. Toumi

Comme vu dans l'histoire, la concomitance de la traversée avec d'autres projets n'a pas souvent joué en

sa faveur. Ce qui pose une autre question, tournée vers le portefeuille cette fois.

"Bon on a déjà des désaccords de fond entre la Confédération suisse et le canton est complètement coincé parce que c'est exclu de traverser, même tunnel, pont, ce qu'on veut, et de financer tout avec l'argent du canton. C'est exclu. Donc on continue à se faire plaisir, à faire des projets de traversée de la rade, alors qu'en fait sur le fond ils sont irréalisables, pour l'instant."

- P. Brun

Plus pragmatiquement, le financement de l'ouvrage reste une question d'actualité. Admettons que tout le monde s'accorde sur un projet, un tracé, il reste à savoir qui finance, car la Ville et le Canton n'en sont pas capables seuls. La participation de la Confédération, via l'inscription de la traversée au réseau autoroutier, a été un argument plusieurs fois évoqué, mais qui objectivement n'a que très peu de chances d'arriver.

"La Confédération n'a nullement l'intention d'y aller de sa poche. Son soutien est aléatoire et s'il devait se réaliser, il n'interviendrait pas avant plusieurs années."<sup>65</sup>

Pour compléter un financement de la part du canton, il faudrait donc compter sur un Partenariat Public-Privé, comme décrit dans l'initiative 157.<sup>66</sup> Cependant, cette éventualité est de moins en moins crédible, car il s'agit là d'une grosse prise de risque pour le partenaire privé qui s'associe au projet.<sup>67</sup>

Une des pistes assez sérieuse pour financer l'ouvrage est l'éventualité d'un péage. Les études déjà menées prévoient un droit de passage qui s'élèverait à 8 francs<sup>68</sup> (environ 7 euros 40) Les autoroutes suisses sont payantes à l'année (40 francs pour une année), mais les suisses ne sont pas prêts à payer plus cher leur mobilité car les péages routiers sont interdits en Suisse, sauf en cas de dérogation. Alors dans ce cas, la fréquentation d'une traversée payante serait-elle assez forte par rapport au trafic gratuit dans le centre? Les prévisions prévoient déjà une baisse de fréquentation en cas de traversée

65.  
tdg 23/05/2017  
"La traversée du lac est-elle encore utile?"

66.  
PPP suisse:  
13/05/2016 "La traversée du lac envisagée sous forme de PPP à Genève"

67.  
tdg 27/07/2017  
"L'Exécutif délègue sa bourse pour la traversée du lac"

68.  
tdg 06/06/2016  
"La longue traversée ne fait que commencer"

payante, et donc un trafic qui continuerait d'emprunter soit l'autoroute de contournement, soit le centre et le pont du Mont Blanc. D'un côté, les bouchons sont tellement ancrés dans les habitudes que payer pour les éviter ne semble pas être le choix le plus judicieux. Une belle traversée, mais vide, triste destinée pour un projet aussi pensé et repensé, et surtout autant redessiné...

*"[...] Je pense que c'est intéressant, c'est un peu l'impasse dans laquelle se trouve Genève, du fait qu'on ne trouve jamais de solution et puis que toutes les propositions sont toujours rejetées, par les uns, par les autres, au niveau local, au niveau cantonal, régional, au niveau de la Confédération, qui dit "Non, nous on ne veut pas de traversée du lac, ça sert à rien", et elle fait une critique tout à fait juste, en disant aussi "Vous faites un projet de traversée du lac, mais c'est pour aller où et relier quoi ? Alors vous allez en France, comme ça, et puis vous allez dans la campagne là et vous faites un tunnel de 3 km ou 10 km sous les champs ? Vous trouvez ça logique ?" C'est purement idiot ! Ils le disent avec d'autres mots, mais ils pensent pas moins. Ils ont raison ! Donc le projet en l'état il a aucune chance, aucune chance."*

- P. Brun

Sur les quatre entretiens réalisés, aucun n'était franchement pour le projet de traversée du lac. Seul Philippe Brun, bien que contre le projet officiel, pense qu'une traversée du lac est nécessaire, mais plutôt comme lui et son groupe 500 mètres de ville en plus l'avaient pensée. Le développement de la rive gauche est donc à réfléchir, parallèlement à la création d'un pont. Mais que doit être le premier ? Le pont ou l'urbanisation de la rive gauche ?

*"Je veux dire c'est, qu'est ce qu'on va désengorger du centre en faisant une autoroute ? Il faut faire entrer la traversée dans un concept de mobilité, un concept de transports publics et un concept de transports privés."*

- P. Brun

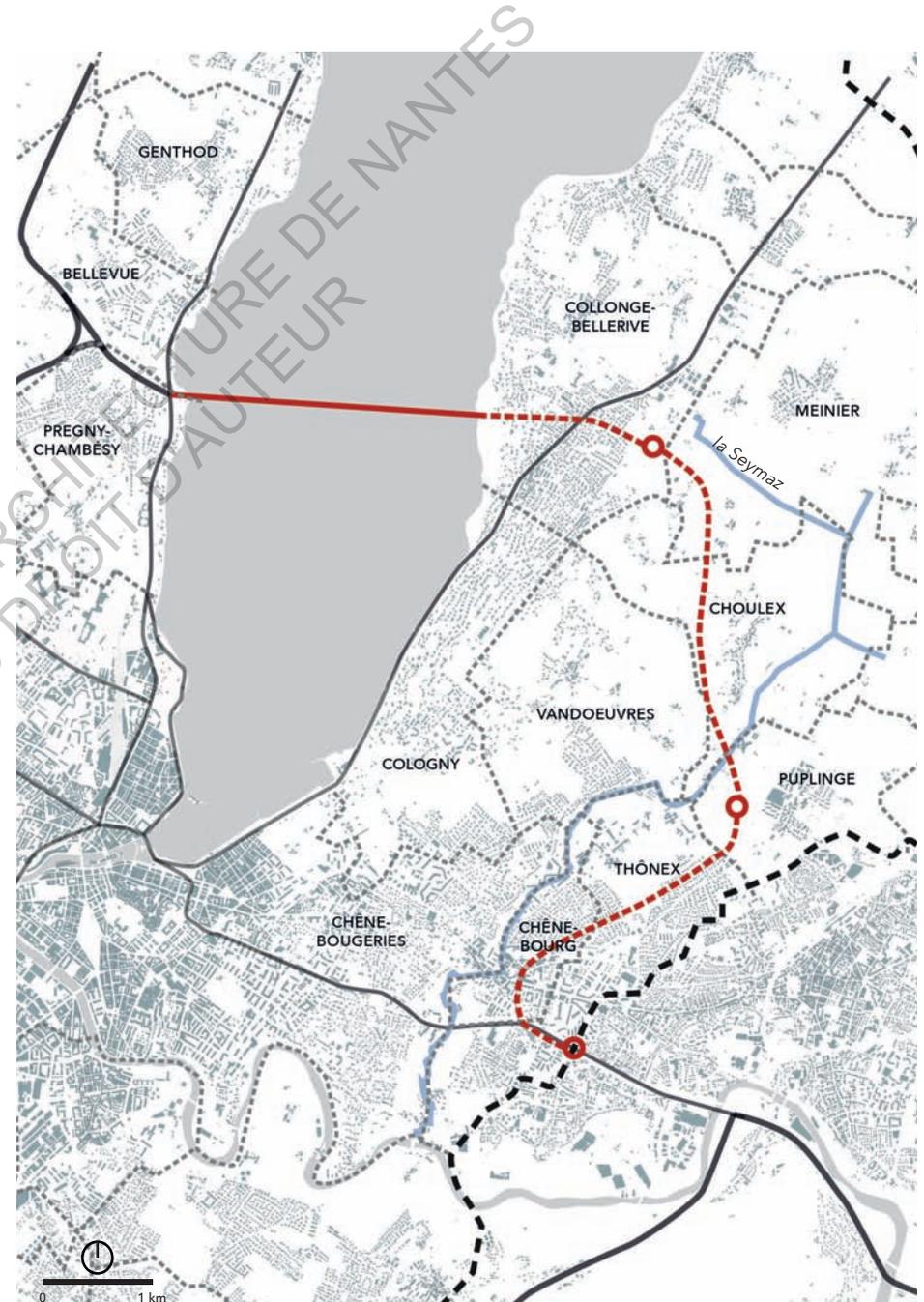


fig. 29 : Tracé du tunnel et communes concernées par celui-ci

Une autre question sur le projet est également soulevée par Isabelle Toumi. Actuellement, tous les regards se portent sur ce qui se passe sur le lac, mais le projet englobe l'ensemble du raccordement au réseau français:

*"Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que ce qui émerge ici, et qu'on focalise toute l'attention [...] sur la traversée, et les habitants riverains ne sont pas dupes, forcément cette fameuse traversée elle doit bien aller relier et se connecter, non seulement à l'autoroute de contournement, mais au système routier français. Donc il faut créer une nouvelle route, et alors là on veut vendre le projet, je dirais, on la met en souterrain, parce qu'on sait que sinon c'est catastrophique. Mais au-delà de ça, ça a même des contraintes de par le fait qu'elle viendrait de par son tracé, toute proche d'une rivière qu'on appelle la Seymaz qui a été restaurée, renaturée, il n'y a pas si longtemps [...] donc on aurait, un peu un oxymore, urbanistiquement parlant, je veux dire, on va montrer qu'on a renaturé une belle rivière, et puis on fera passer la route dessous, hein. Un miracle !"*

- I. Toumi

Cet autre élément du tracé va sûrement aussi susciter des débats, et c'est un argument qui peut également jouer en la défaveur du projet.

*"Est-ce que ça va se réaliser une traversée de la rade? Compte tenu du prix, de la conjoncture actuelle qui est un peu difficile et qui va être de plus en plus difficile, je dirais plutôt non. Voilà. (rires)"*

- I. Toumi

Au cours de ces entretiens, j'ai bien remarqué qu'au sein même des services cantonaux, le projet ne faisait pas l'unanimité. Ce qui est également notable, c'est que sur quatre entretiens, deux se sont déroulés avec des habitants de Genève, dont une se déplaçant en vélo, et deux habitant plus loin, vers Lausanne, qui effectuent leurs déplacements à pied. Le seul favorable à une traversée était un automobiliste. Sur cet échantillon, j'ai déjà pu entrevoir les différents arguments et enjeux de

la mobilité à Genève selon son moyen de locomotion.

En revanche, les réponses sur le sujet d'une réalisation de la traversée imminente ont différé. Si Philippe Brun pense que ce projet va être une nouvelle fois reporté, Laurent Matthey est d'avis que le référendum de 2016 acte la réalisation d'une traversée :

*"Ah ben elle va se faire cette traversée, elle va peut-être pas se faire dans les dix ans, mais.... À moins qu'il y ait un choc majeur sur l'économie pétrolière, et puis que tout s'effondre, je vois mal pourquoi on la mettrait pas en place, en fait. Je pense que l'économie pétrolière, en tout cas, elle a encore cinquante ans d'espérance de vie, et puis après il y a d'autres choses qui vont se mettre en place, du coup, elle risque de se faire..."*

Mais il considère en tout cas que le vote de 2016 est un marqueur pour la suite, annonciateur d'un changement :

*"Donc quelque chose de nouveau qui émerge, et peut-être que maintenant on est dans ce même temps, de refondation. Avec, bon on va avoir une traversée du lac, immanquablement, on a voté sur l'objet, c'était une injonction forte du plan directeur cantonal, il y aura des injonctions de la Confédération, le fonctionnement du réseau national en dépend, donc quelque chose va se mettre en place et ça va changer, ce qu'on a l'habitude de voir, soit parce qu'on aura un tunnel vraisemblablement, de part et d'autre il va se passer quelque chose, [...]"*

À l'image de la refondation décrite par Corboz, l'urbanisme actuel serait dans un autre temps de refondation. Après s'être retourné vers la rade comme nouveau centre, Genève cherche à "s'étendre" sur le lac, comme pour marquer une nouvelle agglomération, à une plus grande échelle. De la cité, on passe à la métropole frontalière. Et on cherche à marquer ce passage via la réalisation d'un grand ouvrage, donc d'un pont, marqueur de ces changements d'échelle à Genève. Seulement, ajouter un pont, en tant qu'axe routier est-elle la meilleure des solutions ? Isabelle Toumi, en

opposition à l'idée d'une traversée, émet un argument sur l'augmentation du trafic due à la création d'un nouvel axe :

*"Maintenant sur la question de pourquoi, personnellement je pense que c'est pas judicieux, c'est une question plutôt de fond. Alors, premier axe, c'est de se dire quand on fait un nouvel axe de transport, en général ça augmente le trafic, en tout cas ça l'encourage, en aucun cas ça le réduit [...]"*

Quand on voit qu'historiquement, le trafic au centre s'est régulé par lui-même, favoriser une traversée peut même s'avérer contre-productif. Si l'ouvrage n'est pas réalisé tout de suite, il sera obsolète dans quelques décennies. S'il est réalisé, il favorisera une augmentation de trafic. Donc d'un côté c'est une sorte de regret d'une idée passée qui ne s'est pas réalisée, mais qui reste une anticipation :

*"Et je pense que la traversée telle qu'elle est conçue maintenant, si on regarde sur la carte, c'est de ce point, à ce point (montre sur une carte) et on voit bien que ce projet est dans une anticipation ultérieure parce que, et c'est une des critiques de la Confédération, ici (rive gauche) il n'y a pas d'urbanisation"*

*- F. Della Casa*

Le projet répond à un besoin qui n'existe pas vraiment, et surtout à un besoin qui n'existera peut-être plus dans quelques années ?

**"Et selon vous qu'est ce qu'il faudrait pour débloquent ce débat?"**

*(rires) Oh, moi je suis pas devin hein... Faudrait faire la révolution ! (rires)"*

*- P. Brun*

Comme le dit Philippe Brun, ce projet est dans une impasse actuellement, même s'il faut laisser un peu de temps pour voir comment les choses se mettent en place.

Il s'agit maintenant de déterminer pourquoi cette traversée est nécessaire. Si ce n'est pas pour son utilité,

et que son coût n'est pas négligeable, elle a en revanche un fort pouvoir symbolique, pour des questions esthétiques, paysagères et techniques.

Le rôle de "dernière traversée du lac" est actuellement assuré par le pont du Mont Blanc. Finalement, en remplaçant le pont dans son usage, la nouvelle traversée le remplacerait aussi symboliquement, dans sa place de monument de la Rade.



30 mars 2017, 16h30

D'ARCHITECTURE DE NANTES  
AU DROIT D'AUTEUR

## LE NOUVEAU MONUMENT

*Le projet actuel ne sera pas (ou pas tout de suite) réalisé, mais au fond, pourquoi la question de traversée importe-t-elle tant symboliquement ? Le trafic, comme on l'a vu, ne sera pas amélioré de façon significative, mais le bénéfice qu'apporterait un tel ouvrage va bien plus loin qu'un simple raccordement à l'autoroute.*

Si les projets successifs de traversées, qu'elles soient de la rade ou du lac, suscitent beaucoup de débats, autant sur la légitimité de leur réalisation que sur la forme qu'elles pourraient prendre. Cela montre l'importance d'un ouvrage de cette taille à Genève. Le pont du Mont Blanc, actuelle dernière traversée du lac, ne suffit plus pour certains habitants, mais pas seulement pour des questions de circulation. Alors en quoi son emplacement est-il stratégique ? Et est-il possible que le pont du Mont Blanc porte préjudice aux projets de traversée ? Finalement, peut-être même qu'une traversée du lac n'est pas nécessaire, car d'autres projets sur la rade sont également en passe de remplacer la fonction symbolique du pont du Mont Blanc.

## 1/ LE MONUMENT "PONT DU MONT BLANC"

*Le soir en rentrant, on parle des monuments de Genève. Le pont fait partie de la liste, mais uniquement par son emplacement et l'absence d'autres monuments notables, selon mes hôtes. Il n'a rien d'extraordinaire, si ce n'est sa participation non négligeable au trafic de la ville.*

Quels sont les monuments de Genève ? Les habitants sauront peut-être en citer plus que les doigts d'une main, mais pour un étranger, difficile de dire autre chose que le Jet d'eau, ou la cathédrale... Il y en a bien sûr d'autres, mais le pont du Mont Blanc fait partie de ce cercle. Premièrement pour sa situation, à l'émissaire du Léman, mais aussi pour tout ce qu'il représente, depuis l'échelle du quartier jusqu'à l'échelle transfrontalière.

Le pont du Mont Blanc n'est pas un monument au sens où le décrit Aloïs Riegl dans "*Le culte moderne des monuments*"<sup>1</sup> car il ne correspond à aucun type décrit par l'auteur. Du point de vue de la valeur historique, il ne répond pas aux critères, car il est assez récent (1862), et n'est pas le premier pont construit à Genève. Il n'a pas non plus la valeur artistique déterminée par Riegl, car

1. "Le culte moderne des monuments, son essence et sa genèse", Aloïs Riegl, 1984, traduit de l'édition originale de 1903

son aspect n'est pas esthétiquement notable. Il n'a jamais été considéré comme intouchable,<sup>2</sup> car des extensions ont été ajoutées, modifiant son aspect original. La cause de ce changement d'état est simple : la place du pont en tant qu'élément du trafic était plus importante que sa place en tant que monument à ce moment-là.

Alors peut-on réellement définir le pont du Mont Blanc comme un monument ? Toujours dans l'ouvrage d'Aloïs Riegl, il est dit que "ce n'est pas la destination originelle qui confère à ces œuvres la signification des monuments; c'est nous, sujets modernes, qui la leur attribuons."<sup>3</sup> Et c'est dans cette situation que s'inscrit le pont, qui prend son importance via le trafic qui l'emprunte, qui donne la dimension moderne actuelle de Genève : la transfrontalité. Donc le pont ne peut pas vraiment être considéré comme un monument dans le sens commémoratif du terme, comme peut l'être le Mur des Réformateurs,<sup>4</sup> ou encore le Monument National<sup>5</sup>... Il ne possède pas de titre, ni de protection particulière, alors sommes-nous face à un nouveau type de monument ? Un genre de monument dévoué au tourisme moderne, qui répond à la recherche de paysage pittoresque (la vue sur la rade) plutôt que la découverte historique d'une ville via ses monuments "classiques".

Qu'est-ce qui fait d'un lieu, d'un élément urbain, un monument ? Il est facile d'identifier les statues, les places, le Jet d'eau, sans utilité particulière si ce n'est sa symbolique historique de remettre l'eau au centre de Genève. Mais un pont ? Celui-ci en particulier, qui est plus une infrastructure finalement. La définition d'un monument est celle d'un "*Ouvrage d'architecture remarquable d'un point de vue esthétique ou historique.*"<sup>6</sup> Les monuments prennent des places, des formes différentes selon l'histoire des villes. Ils permettent d'identifier immédiatement la ville dans laquelle ils se trouvent, figurent sur les cartes postales, les visiteurs viennent les photographier pour repartir avec un petit morceau de la ville. Ils mesurent également le degré de connaissance que l'on peut avoir d'un lieu. Si on l'a vu une fois, deux fois, ou si l'on ne le voit même plus. Le pont

2. La "valeur d'ancienneté" décrite par Riegl

3. "Le culte moderne des monuments, son essence et sa genèse", p.43

4. Qui commémore les grands personnages acteurs de la Réforme

5. Qui célèbre le rattachement de Genève à la Suisse en 1814

6. Définition du Larousse

du Mont Blanc est remarquable, comme dit plus haut, pas vraiment d'un point de vue esthétique, ni historique. Outre le fait que sa construction marque une époque, c'est vraiment sa situation de "dernière traversée" qui le rend unique, et en fait un monument. C'est peut-être même plus son emplacement qui crée cette relation qu'ont les locaux à ce lieu. La question est de savoir, si jamais il venait à disparaître, ou à être remplacé, ce qui manquerait le plus aux habitants. Sa forme actuelle? Je ne pense pas que celle-ci soit dominante dans sa renommée. En revanche à mon sens renommer le pont aurait une portée bien plus importante pour la population.

À Genève, il a une signification spéciale pour ses usagers, et tient une place non négligeable dans le mode de vie et le quotidien des personnes qui l'empruntent. Mais lorsqu'ils passent sur le pont, que font les utilisateurs? Si le trafic est avec nous, on trace la route, on jette un œil au lac. Dans le cas contraire, on peut prendre le temps d'observer.

*Un grand nombre de piétons est également présent. Parmi eux, combien sont en vacances, vont au travail, ou sont des touristes? Cette dernière catégorie est assez facile à repérer, en général ils gênent les autres piétons et les cyclistes le temps d'une photo. Les automobilistes dans les bouchons n'utilisent pas vraiment de klaxon sur le pont, ils sont habitués, très peu jouent à changer de file. En général le trafic se déroule tranquillement, chacun attendant (plus ou moins) patiemment son tour au feu tricolore. Je ne compte plus le nombre d'automobilistes qui passent à l'orange, voire au rouge. Impatients d'arriver? Tout ça pour être coincé au prochain feu, cinquante mètres plus loin. Le fait que je prenne des photos du côté du pont, et non du côté du lac, a poussé certains automobilistes à me regarder, se demandant ce que je faisais. Mais trente secondes plus tard, quand le feu passe au vert, ce sont d'autres conducteurs qui s'interrogent.*

En vérité, il n'y a pas de grande différence entre cette traversée et les autres ponts sur le Rhône, si ce n'est

une forte affluence de promeneurs qui flânent plus qu'ils ne passent. Concernant sa visibilité, qui peut être caractéristique d'un monument, il n'est pas évident de le décrire comme un élément urbain clairement identifiable. Un monument pas vraiment monumental, en somme.

*Dernière traversée en date ce matin-même, à pied, pour aller prendre quelques clichés. J'ai commencé par rejoindre les quais du Mont Blanc, jusqu'aux Bains des Pâquis. On ne voit pas grand chose, beaucoup de bateaux de plaisance et de constructions plus ou moins éphémères touristiques viennent brouiller la vue. Je continue donc jusqu'à la fin de la jetée des Pâquis, qui marque, avec le Jet d'eau, l'entrée dans la rade de Genève. Il s'avère qu'on ne distingue que très peu le pont du Mont Blanc depuis l'autre bout de la rade. Je dois zoomer avec l'appareil pour pouvoir viser au bon endroit. Le Jet d'eau vient de s'allumer, mais je regardais du côté du lac. Dommage pour cette fois!*



fig. 1 : Le Jet d'eau et la rade, avec la vieille ville en arrière-plan



fig. 2 : La rade vue depuis les Bains des Pâquis. Au centre, le Pont du Mont Blanc.

Le pont est intégré visuellement dans la rade, peut-être même un peu trop. (fig. 1 et 2) Ceux qui rêvent d'une traversée remarquable regrettent-ils la présence d'un élément architectural, qui marquerait le paysage ? Parce que le Jet d'eau crée une forte identité, mais n'est pas toujours visible s'il est éteint. Donc l'autre élément fort de la Rade devrait être ce pont du Mont Blanc, qui n'est ni spécialement beau, ni spécialement majestueux, et c'est peut-être pour ça qu'on veut le remplacer par un pont flambant neuf, qui correspondrait peut-être plus à la portée internationale que Genève souhaite atteindre. Mais un autre souci se pose dans l'usage infrastructurel qui serait fait d'une éventuelle traversée :

*"Du coup je pense que le pont du Mont Blanc va prendre une acuité un peu moindre dans les débats genevois, même si c'est un emblème hein, c'est notre seule traversée en fait, de la rive droite à la rive gauche, et puis c'est une seule traversée, qui est souvent encombrée, qui est difficile à prendre pour les vélos, bref c'est ce qui est, de toute éternité, à l'échelle humaine, a assuré le dysfonctionnement du territoire genevois"*

- L. Matthey

*"[...]Voilà cette traversée a toujours été embarrassée, on pourrait faire une lecture psychologique, pour comprendre qu'en effet les genevois hésitent à en rajouter une !"*

- F. Della Casa

En effet, le pont du Mont Blanc est dans un entre-deux inconfortable, à mon sens trop routier pour devenir pleinement monument, et placé dans un endroit trop symbolique pour n'être qu'un axe lambda du réseau genevois. Les autres ponts, bien que très fréquentés, ne font pas l'objet de tant de considérations, et il est même difficile de tous les citer, alors que celui du pont du Mont Blanc est connu de tous.

C'est cette sorte de position hybride, entre emblème de la ville et infrastructure qui limite, en quelque sorte, son évolution vers l'une ou l'autre de ces fonctions. L'agrandir reviendrait à y augmenter le trafic, donc rendre difficile l'accès pour les piétons et le point de vue sur la rade, de la même façon qu'y privilégier plus de mobilités douces pénaliserait un trafic déjà bien engorgé. C'est pourquoi d'autres solutions sont envisagées, et nécessitent un certain nombre de références. Genève fait alors l'objet de comparaisons, à d'autres villes notamment, ce qui donne un jeu d'échelles parfois surprenant, voire comique lorsque Genève est comparée à des villes trois fois plus grandes.

## 2/ GENÈVE VOIT GRAND

"Là il y a toujours les deux moitiés du continent parce que c'est une autoroute qui descend de l'Allemagne jusqu'à la Méditerranée, qui passe ici. [...] Parce que le continent européen est traversé par le Rhône et par le Rhin, et que, surtout à l'Antiquité, celui qui contrôle le point de passage, contrôle l'Europe."

- F. Della Casa

Un des éléments redondants dans les discours officiels, et dans les entretiens, c'est l'impression que Genève a une portée internationale à "assumer". Alors, au-delà des causes historiques qui placent cette ville au centre de l'Europe, d'autres facteurs créent cette situation assez étonnante pour une ville de la taille de Genève. En effet, c'est la ville la plus connue de Suisse, sans être la plus grande ville de Suisse.<sup>7</sup> C'est vrai que la ville de Berne, capitale du pays, n'est pas majeure dans sa taille, et rien que dans le nombre de passagers transitant par les aéroports des deux villes, il y a une large différence. Quand en 2014, l'aéroport de Genève accueillait plus de 15 millions de voyageurs,<sup>8</sup> l'aéroport de Berne n'atteignait pas les 200 000 passagers.<sup>9</sup> (La ville suisse la plus importante, Zurich, a atteint 27,7 millions de passagers)

Le principal atout de Genève est d'accueillir depuis 1940 un certain nombre d'organisations internationales, qui en font une ville reconnue à l'étranger, alors qu'elle comporte moins de 500 000 habitants.<sup>10</sup> Forcément, cela incite les politiques et les habitants à se comparer à d'autres villes.

### a/ Les comparaisons

Comparer oui, mais quelle ville à l'ampleur transfrontalière peut être comparée à Genève ? Bâle peut être citée en exemple, (fig. 3) car cette ville se situe à cheval sur trois pays différents, et compte elle aussi une forte part de transfrontaliers. Pour autant, la situation géographique n'est pas tout à fait comparable rien que par le fait que Bâle n'est pas bordée par un lac.

7.

"Le feu au lac" Carte de notoriété : Genève est plus connue que Zurich sur le plan mondial, Source Seedam Kulturzentrum: Mapping Switzerland.

8.

"Genève Aéroport welcomed more than 15 million passengers in 2014", 12.01.2015, Article sur le site de l'aéroport.

9.

tdg "L'aéroport de Berne a enregistré moins de passagers", 16/02/2015.

10.

OCSTAT - Statistique cantonale de la population, 2015: population cantonale 482 545.

fig. 3

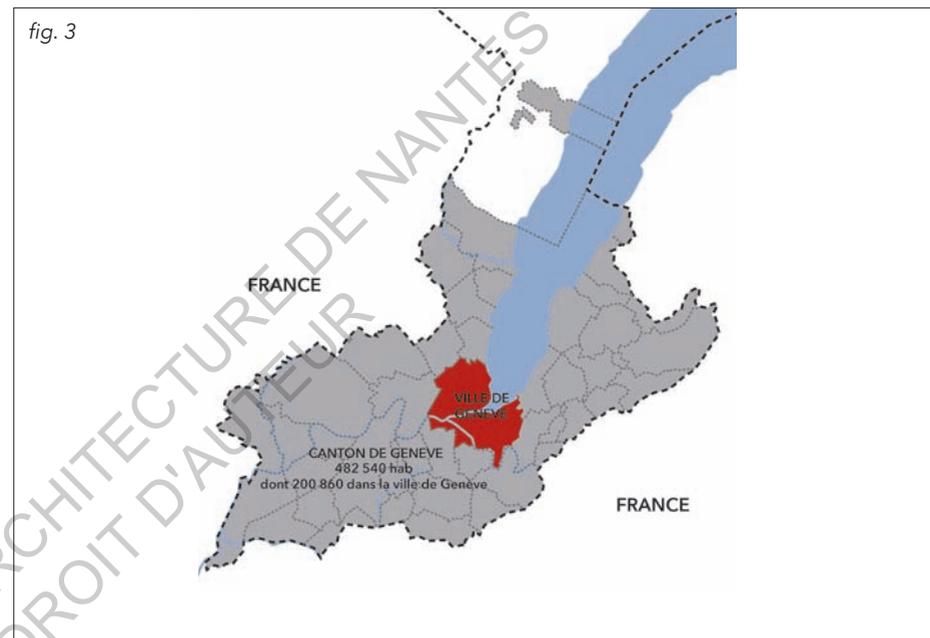


fig. 4

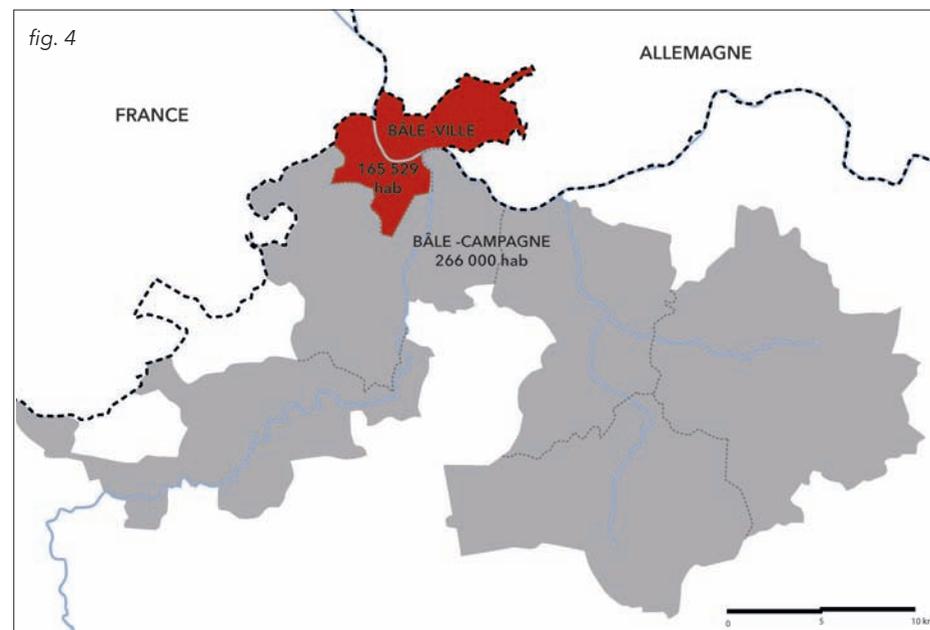


fig. 3 et 4 : Comparaison de Genève et Bâle, en taille et nombre d'habitants.

La ville de Paris a également été citée compte tenu de son système de circulation en étoile, mais encore une fois la présence du lac Genève rend la comparaison difficile, même si le projet de traversée vise à l'heure actuelle à boucler le périphérique de Genève.

*"Bon d'abord, Genève, c'est une toute petite ville. Là je parle juste au niveau européen. Le canton, bon là on peut dire oui il y a le Grand Genève, et il y a l'agglomération un million. Genève c'est 480 000, 490 000 habitants. C'est pas énorme, et en l'occurrence ce pont il relie pas deux endroits, deux pôles extrêmement forts, de peuplement de ce canton, au contraire, il est périphérique."*

*- I. Toumi*

Il est également possible de citer l'autre métropole où j'ai étudié : Nantes.

En terme d'habitants, Genève et Nantes peuvent être comparées. En effet, l'agglomération nantaise recense plus de 600 000 habitants, tandis que dans la ville on trouve presque 300 000 habitants.<sup>11</sup> La ville de Genève compte elle un peu plus de 200 000 habitants.<sup>12</sup> Les deux villes sont donc assez semblables, d'autant qu'on parle aussi d'une nouvelle traversée sur la Loire. Et même de plusieurs traversées, dans la ville, et en périphérie... Voilà qui rappelle bien des choses.

À la suite du grand débat citoyen, "Nantes, la Loire et nous" qui a eu lieu en 2015, la population s'est déclarée pour un pont transbordeur à Nantes.<sup>13</sup> Tout comme certains projets de Genève, ce nouveau pont à transbordeur devait devenir un atout touristique "à portée internationale".<sup>14</sup> Finalement, cette hypothèse a été enterrée et le projet est devenu un doublement du Pont Anne de Bretagne.

Si à Genève, la population a pu se prononcer en faveur d'une grande traversée au cours d'un référendum, la mise à l'étude du projet n'en est qu'à des balbutiements, pas si loin, finalement, de la situation nantaise...

Ce qui est comparable, c'est cette envie de retrouver un monument, car Nantes a perdu son pont transbordeur dans les années 50, donc, à l'image du pont-emblème de Genève, les habitants voudraient retrouver ce symbole

qui fait partie de l'imaginaire de la Loire, plus que pour une utilité réelle au trafic.

Sur le thème de la traversée, un autre projet fait également parler de lui dans l'agglomération nantaise. Qualifié de "serpent de mer" dans un article du Ouest France,<sup>15</sup> il s'agit d'un franchissement supposé de la Loire au niveau de Paimboeuf. Ce projet prévoit une amélioration de la mobilité: moins de voitures, moins de circulation. La faisabilité avait aussi été étudiée, avec les mêmes problématiques, à savoir : pont ou tunnel, contraintes environnementales et évidemment le financement.<sup>16</sup>

Là où la ville suisse est dans l'anticipation d'une urbanisation de la rive gauche, Nantes s'interroge sur la réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes.

Ayant pratiqué le centre de Genève plus que le périphérique nantais, ce sont plutôt les chiffres qui permettent de comparer ces deux sites.

Sur le pont du Mont Blanc, 53 000 véhicules passent chaque jour, selon les chiffres de 2014. Sur le pont de Cheviré, la partie du périphérique nantais qui devrait être soulagée par une traversée de la Loire, ce sont 90 000 véhicules qui sont dénombrés en moyenne chaque jour. Ces chiffres semblent proportionnels par rapport au nombre d'habitants. À Genève, sachant que le trafic en périphérie n'absorberait pas entièrement celui du centre, on arriverait à un chiffre inférieur aux 53 000 véhicules actuels. Nous sommes loin des 90 000 véhicules du pont de Cheviré à Nantes, pour deux traversées en périphérie de ville. On peut alors se demander si cette infrastructure genevoise est un luxe dont la ville pourrait se passer.

Finalement, la comparaison est autant un outil de justification d'une traversée du lac qu'un outil de décrédibilisation. Francesco Della Casa l'explique à propos d'un concours concernant la rade :

*"[...] les réflexions que nous avons eues dans le jury, au moment de ce concours c'était la comparaison avec d'autres situations suisses. De villes qui se trouvent à l'émissaire d'un lac. Il y en a deux: Lucerne et Zurich. Lucerne, plus petite que Genève et Zurich qui est plus*

15. Ouest France, 03/05/2016, "Le franchissement de la Loire refait surface"

16. 20 minutes, 02/05/2016, "Loire-Atlantique: La région veut relancer le projet de franchissement entre Nantes et Saint-Nazaire"

11. Chiffres Insee 2014 : 298 029 habitants

12. tdg : 01/12/2015 Office cantonal de la statistique : 200 860 habitants

13. 20 minutes, 16/12/2015, "Nantes: Les 30 annonces qui font suite au grand débat sur la Loire"

14. 20 minutes, 05/03/2015 "Nantes: Le projet de pont à transbordeur passe son grand oral ce jeudi"

grande, et on s'aperçoit que c'est en effet la même situation. Toutes les deux, alors qu'elles ont un lac plus étroit n'ont pas envisagé de traverser plus loin. Ça c'est un argument de comparaison, dans des conditions qui sont proches, Lucerne est vraiment Genève à l'échelle 1 à 3, a beaucoup mieux réussi son rapport au lac, c'est vraiment splendide, c'est la destination touristique majeure en Suisse, parce que précisément elle offre cet agrément. C'est noir de monde tout le temps. Et donc c'est une bonne comparaison qualitative, et Zurich qui aurait l'échelle de traverser, ne l'a jamais fait, ne l'a jamais même envisagé. Donc on peut utiliser cet argument, éventuellement, pour se poser la question."

Il existe encore beaucoup d'exemples de villes lacustres en Suisse, mais aucune n'a réalisé de traversée dessus. C'est vrai qu'à Zurich, les besoins d'infrastructures, de déplacements sont plus importants, mais pour autant, il n'y a pas ce besoin de traversée. D'une part, les axes routiers (fig. 6) qui débouchent dans la ville sont plus nombreux, et les possibilités pour étendre la ville sont plus importantes qu'à Genève (fig. 5), où le territoire est limité.

C'est aussi ce territoire restreint qui permet de comprendre pourquoi il paraît logique de traverser plus loin : le bouclage autoroutier, qui permet aussi de se démarquer dans ce territoire étroit qu'elle partage avec un autre pays, un autre canton. Dans le cas de Zurich il s'agit d'un seul lac, et d'un seul canton. A Lucerne, la forme particulière du lac (fig. 7) permet de le partager entre les cantons qui le bordent, avec pour chaque canton une extrémité.

La situation du lac Léman est en cela assez particulière, puisque deux villes d'importance, capitales de deux cantons différents, se partagent les rives. Cela peut expliquer alors la volonté de venir marquer l'appartenance d'un morceau de lac au territoire de Genève, directement sur le Léman. L'esprit concurrentiel historique entre Genève et Lausanne concernant l'appartenance du lac Léman refait surface, car il ne sera jamais question de ce genre d'infrastructure à Lausanne.

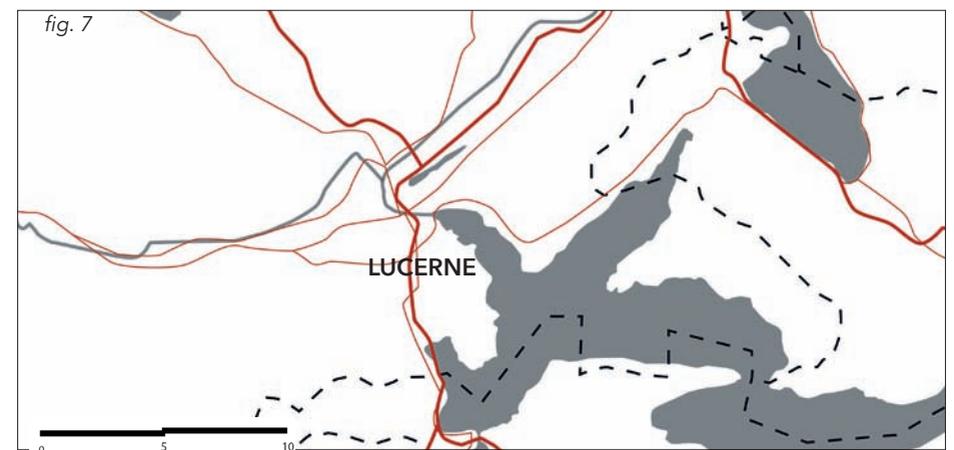
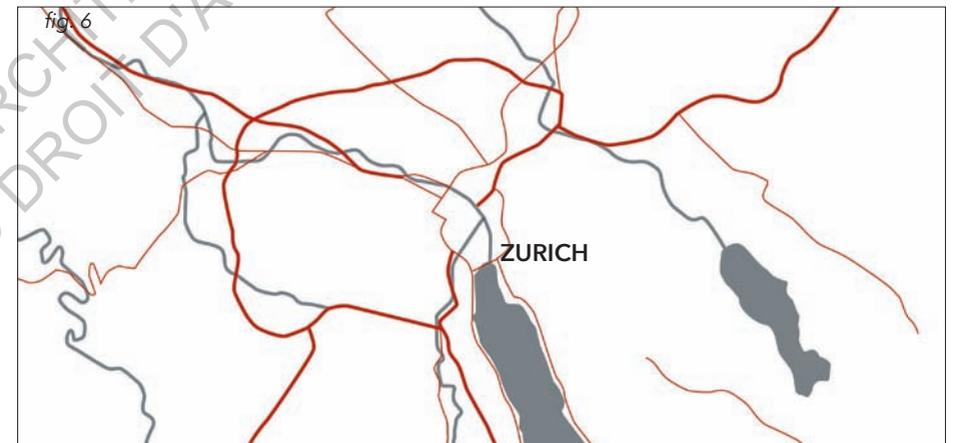
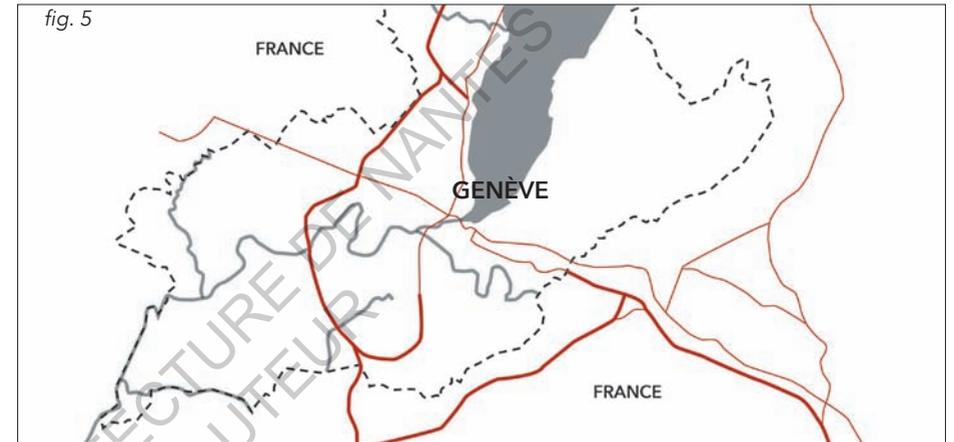


fig. 5 à 7 : Comparaison des réseaux desservant les villes de Genève, Zurich et Lucerne.

Pour trouver des exemples de ponts de grande ampleur, il faut se rendre dans de grandes villes américaines, telles que New York ou San Francisco. Toujours à titre de comparaison, ces villes dénombrent respectivement plus de 8 millions et 852 469 habitants ! Il s'agit de réalisations spectaculaires qui, comme dans l'historique de la traversée de la rade, cherchent en fait à marquer l'époque, le paysage via un ouvrage phare.

## **b/ Recherche d'une renommée**

Et si la question d'une traversée était en fait une simple envie de démontrer un savoir-faire? Les comparaisons avec les autres villes montrent qu'il y a cet esprit de "construire grand" pour permettre à Genève d'être considérée comme une grande métropole. David Hiler parlait également dans son livre de ceux qui regrettent que tout ne puisse plus être fait sans demander l'avis du peuple.<sup>17</sup> Le pont du Mont Blanc porte les différents drapeaux du pays, du canton, de la ville, et marque depuis l'époque de sa construction l'entrée du lac, en s'imposant devant l'Île Rousseau.

*"Donc là il était relativement modeste. Mais il existait déjà. 1850-60 il était construit là, première carte il est là... Mais là vous aviez des gens qui voyaient grand ! Qui étaient capables de faire des projets d'urbanisme, hein, on faisait de la ville là !"*

*- P. Brun*

Il y a ce sentiment d'une "époque révolue", car faire de nouveaux grands ouvrages est une sorte de démonstration d'un savoir-faire, plutôt dans la logique d'un pays qui se développe encore.

*"Je me souviens, à une époque je travaillais à la fondation Braillard, et on avait organisé une visite de Genève perçue par ses grands chantiers urbains, pour la commission d'urbanisme de Ningbo. Ningbo, c'est une petite ville chinoise de 6 millions d'habitants, (rires) [...] Et puis on était très très fiers de leur expliquer que le réseau des Mouettes avait été intégré au réseau de*

*transports publics genevois, c'était relativement récent, et puis ça assurait une forme de porosité, en même temps c'était quand même très agréable. (rires) C'était assez drôle d'avoir le regard de chinois sur les transformations urbaines, et puis ils étaient : "Mais, pourquoi vous ne faites pas un pont?" (rires)" - L. Matthey*

Oui, pourquoi pas un autre pont finalement? Depuis la première proposition de pont sur la rade après le pont du Mont Blanc en 1862, époque coïncidant avec d'autres grands ouvrages de traversée, des idées se sont succédées, prenant différentes formes, des plus classiques aux plus originales. Genève et ses habitants ont besoin de prouver quelque chose au reste du monde, en créant un bâtiment phare, un emblème du lac plus fort que le pont du Mont Blanc, par ailleurs assez perdu dans cette rade.

Le premier grand projet, proposé sans demande officielle d'un pont, c'est celui du Corbusier. Se succèdent ensuite des noms célèbres, chacun y allant de son idée, des ouvrages réalisables ou non. En effet, les études révèlent rapidement que techniquement et financièrement, il n'est pas possible de faire tout ce que l'on veut sur la rade.

L'avis du jury du premier concours des années 1950 est intéressant car il donne une orientation future : il refuse les projets de tunnels pour permettre de conserver la vue sur la rade aux automobilistes. Cela montre le but premier d'une nouvelle traversée : qu'elle soit touristique. Par la suite, comme expliqué dans l'histoire des projets, il y a eu des oscillations entre l'envie de conserver la rade et la volonté de la marquer de façon spectaculaire, cette fois plus seulement pour donner une vue.

Dans les années 1960, Othmar Ammann, auteur de plusieurs ponts aux Etats-Unis, propose son idée pour Genève,<sup>18</sup> (fig. 8) preuve que la logique de cette époque était de construire l'ouvrage le plus remarquable :

*"Mais très souvent dans le débat, ils citaient le Golden Gate, en disant, voilà c'est un marqueur d'identité, [...] alors on n'est pas dans des situations comparables, alors évidemment c'est un monument du génie civil,*

17.

*"La traversée est le porte-drapeau de ceux qui regrettent qu'il soit devenu si difficile de créer ou réaliser de grands projets."*

*"La Traversée de la Rade, serpent..." p.7*

18.

*Othmar H. Ammann dessine pour Genève pont de 33m de haut en 1963.*

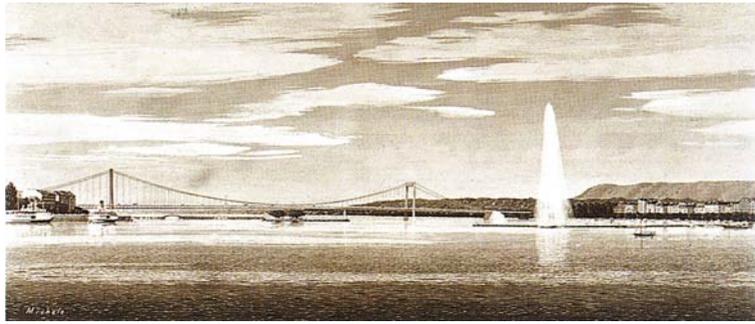


fig. 8 : Un Golden Gate Bridge à Genève. Projet d'O. H. Ammann en 1963.

d'ailleurs Othmar Ammann, qui était l'auteur de tous les ponts new-yorkais, et du Golden Gate, le plus grand constructeur de ponts du 20ème siècle, a fait un projet. Le projet de 64. On l'avait, le monument, et la signature du monument.[...]" - F. Della Casa

Même chose dans les années 1990, lors du concours pour la traversée de la Rade, un groupe contenant notamment le bureau Nouvel<sup>19</sup> propose un "pont d'eau", qui est en fait un pendant de traversée au Jet d'eau déjà célèbre. La traversée devient alors une œuvre d'art, sans vraiment se préoccuper de la circulation, ni des usagers. Le souhait est de remplacer le pont du Mont Blanc, qui occupe cette place de symbole au sein de la rade, par un élément plus fort, dans son design comme dans son emplacement. Quoi de mieux pour s'assurer une renommée que de placer son "chef d'œuvre" au milieu du chef d'œuvre qu'est la Rade, et plus tard le lac. Dans le mode de recherche du monument, le recours au concours crée ce rapport. Que le concours soit obligatoire ou non, la pluralité des participants et l'obligation de se démarquer des autres créent des projets qui sont plutôt des objets d'architecture ou d'ingénierie.

C'est peut-être même pour cela qu'en 2014, le projet de traversée de la rade s'est vu refusé par la population, car tous les détails étaient prévus, le tunnel, le nombre de voies, ce qui laissait très peu de place à l'imagination. L'idée du tunnel est progressivement écartée par les spécialistes, pour des questions surtout environnementales, les fonds lacustres ne favorisant pas l'installation d'une infrastructure. Le temps a donc joué

en la faveur d'une traversée par un pont aérien.

"Moi j'ai grandi à Genève, j'habite maintenant à Lausanne, je suis attaché au paysage identitaire genevois. Et je me vois mal avec un pont qui traverserait cette rade. C'est pas San Francisco, ça écraserait les échelles, ça aurait un côté "bling-bling" insupportable."

- L. Matthey

Au départ inquiets de l'aspect qu'aurait la rade avec un pont, au cours des années les habitants (pas tous) se sont habitués à cette idée. L'esprit actuel est donc plutôt de se dire "tant qu'à devoir le faire, autant bien le faire". Malgré tout, avoir un monument également infrastructure autoroutière est difficilement conciliable, surtout pour un élément aussi excentré que la traversée du lac.

Alors, comme soulevé lors d'un entretien, le terme de refondation s'applique-t-il dans ce cas ? Il s'agit peut-être d'un nouveau temps de la ville, mais qui est également une mise à distance de celle-ci si on l'observe depuis un pont. Une des réflexions est de considérer Genève comme un gâteau auquel on aurait enlevé une part,<sup>20</sup> ce qui explique pourquoi il faut investir le lac selon certains. Mais le lac est un élément à part entière de la ville, lorsqu'on considère son histoire, son développement. Alors construire une traversée sur le lac revient à ignorer cette histoire. De plus penser qu'il manque une part du gâteau que représenterait la ville est erroné, car la rade est un quartier de la ville à part entière, avec ses activités nautiques, touristiques. Elle est occupée par les transports publics, comme le reste de la ville (les Mouettes, ensemble de bateaux-bus de la ville). D'ailleurs, en regardant la Jetée des Pâquis, cet étrange élément qui vient s'étendre en longueur sur le lac et qui est dédié uniquement aux loisirs, on se rend compte que la ville est déjà sur l'eau. (fig. 9)

En fait le projet de traversée du lac n'a pas comme unique but de traverser, mais également de s'approprier l'eau, d'y vivre, comme en témoignent également certains projets plus fantaisistes de traversées, contenant des installations de loisirs, un cinéma, un casino...<sup>21</sup> Ce

19. "La Traversée de la Rade, serpent..." Dans le cadre de la grande exposition des "quais de l'immobilier", Richard Ambrosetti, Philippe Joye architecte, avec bureau Nouvel et Cattani : p.153 "Du Jet d'eau au pont d'eau", "leur projet présente un chemin de roulement au fil de l'eau, à ciel ouvert, ponctué sur toute sa longueur par deux cascades, illuminées de nuit."

20. "Mais on a toujours cette idée, Genève a la forme d'un gâteau, auquel on a enlevé une tranche ! [...] Si on reprend même la première image, la figure du 17ème, qui date du 17ème siècle, on a déjà exactement cette figure. Du gâteau sans sa tranche, qui est une sorte de permanence du territoire. Qui est peut-être sa logique ?" - F. Della Casa

21. "La Traversée de la Rade, serpent..." p.187 "Une avalanche de projets fantaisistes"

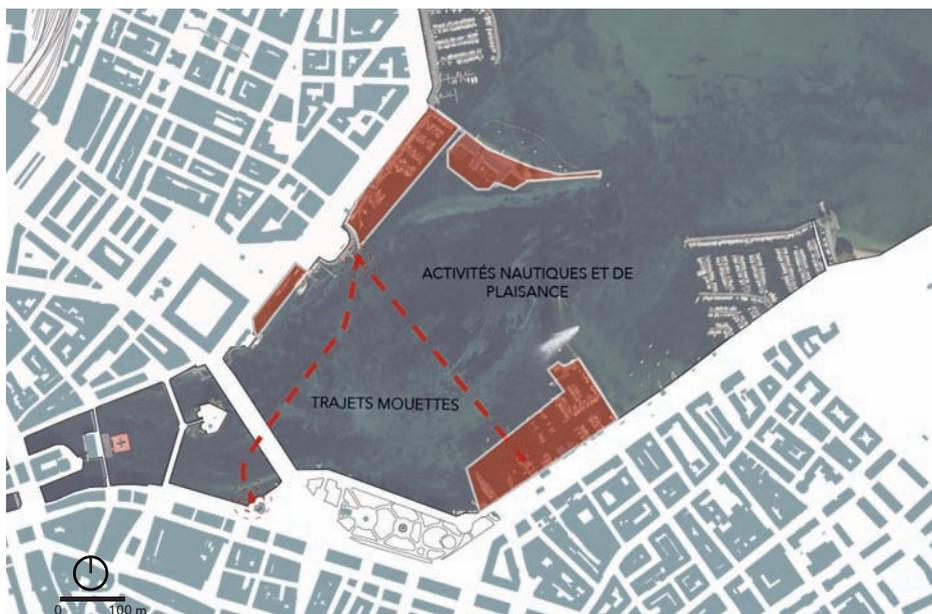


fig. 9 : Repérage des activités sur la rade

sont plusieurs recherches de traversées habitées, ce qui montre que cette traversée, dans l'imaginaire, ne doit pas être simplement autoroutière, mais aussi spectaculaire.

*"Et là, on nous annonce que si jamais on faisait cette traversée-là, elle serait le bouclément du contournement autoroutier. Elle serait autoroutière, mais néanmoins avec transports publics, piétons..."*

- I. Toumi

Ces tergiversations sur le rôle de la traversée par rapport à la ville montrent bien le casse-tête actuel, cette sorte de bipolarité du projet, qui, s'il veut avoir des chances d'être financé par la Confédération, ne peut pas répondre à la logique d'une plus petite échelle. Le projet de 500 mètres de ville en plus, sur cette question, prône la réalisation d'une traversée urbaine, avec des transports publics, des piétons, en oubliant le côté autoroutier. Le coût d'une telle traversée rend ce projet utopique.

Pourtant, à chaque vote, la question de l'aspect de la traversée resurgit, et avec elle son lot de projets. Régulièrement donc, des grands noms, et des anonymes,

font connaître leur vision de la rade, d'une traversée. Le dernier projet monument en date a été proposé par Santiago Calatrava, au mois de mars 2017.

### c/ Quand Calatrava s'en mêle

Le début de mon voyage retour à Genève, en mars 2017, a été marqué par la parution de propositions de l'architecte Santiago Calatrava dans la presse pour le projet. Ces propositions ont eu une portée retentissante, tout le monde m'en a parlé sans même que j'ai à l'évoquer. Il faut croire que les genevois ont tendance à réagir au quart de tour lorsqu'on touche à leur rade !

*On débat du projet de traversée, on arrive à Cologny, vers là où certains projets auraient pu déboucher. "La chance de courir ici, sur les quais !" C'est vrai que les genevois ont des quais propices à la promenade, si l'on oublie l'interminable passage de voitures le long de ceux-ci. On imagine un pont à cet endroit, on parle des projets que Calatrava a spontanément proposés. "Pourquoi il a fait ça ?", "Qui lui a demandé ?", "C'est moche, ça n'a pas de sens de faire un projet mi-hors de l'eau, mi-dedans!"*

Le projet a suscité une réaction plutôt unanime, dans le mauvais sens, auprès de mes interlocuteurs. Les esquisses présentées au public, uniquement des vues en trois dimensions, (fig. 10 à 12) sont des images qui ont de quoi surprendre. Il s'agit d'un pont hybride, un tunnel qui émerge en son centre pour devenir un pont.

*"Je vous avais envoyé je crois les petite esquisses de Calatrava, donc le pont-tunnel, hybride, etc,etc. On voit juste pas à quoi ça sert quoi. "*

- L. Matthey

Un dispositif qui rappelle ce qui a été mis en place dans les détroit de l'Oresund, entre le Danemark et la Suède. Encore une fois, une comparaison qui permet de se rendre compte qu'en Europe du Nord, l'infrastructure accueille des trains, et relie deux villes de grande importance. Il est possible d'établir un rapprochement avec la toute

22.  
tdg 22/03/2017,  
"Un architecte  
star donne sa  
vision d'un pont  
lacustre"  
et tdg,  
23/03/2017, "Les  
ébauches de  
pont sur le lac  
font réagir."

première traversée, qui prévoyait d'accueillir un train.  
De quoi mettre d'accord les deux parties entre un pont  
et un tunnel? Pas vraiment. Si l'on en croit les réactions  
dans la tribune de Genève,<sup>22</sup> cet ouvrage réunit plutôt les  
défauts des deux projets, à savoir qu'il est omniprésent  
dans le paysage de la rade, tout en créant les problèmes  
écologiques et économiques de la réalisation d'un  
tunnel. Mais encore une fois, comme dans beaucoup de  
cas au cours de l'histoire, le projet n'est qu'une esquisse,  
non chiffrée, et surtout sans études techniques.

*"Calatrava, j'sais pas si vous connaissez, vous  
avez vu qu'il a fait une proposition, je sais pas d'où il sort  
ça, qui lui a demandé, si c'est une initiative personnelle,  
j'ai vu dans la Tribune là, j'ai vu sur Internet, c'est n'importe  
quoi, je veux dire lui il fait ça comme ça, il fait un truc  
comme ça, on sait pas pourquoi, on sait pas comment, il  
s'en fout c'est l'architecte..."*

- P. Brun

C'est le conseil consultatif "Traversée du lac" qui a laissé  
filtrer cette proposition spontanée, pour prouver quoi ?  
Que de grands architectes s'intéressent à ce projet ? Ou  
encore qu'il est possible d'avoir une signature célèbre,  
pour que la ville de Genève, et l'agglomération, ait "son"  
pont, son nouveau monument.

*"Comme on nous l'a mis dans la presse il y a 15  
jours avec la belle image de Calatrava, [...] ça veut pas dire  
que ça sera lui, c'est pour montrer, là aussi le branding,  
qui n'a pas maintenant un pont Calatrava dans sa ville !  
[...] Mais néanmoins, c'est une manière prestigieuse de  
faire passer quelque chose qui d'une part, on n'a aucune  
garantie que ça ressemblerait peut-être à du Calatrava,  
mais par ailleurs c'est déplacer légèrement la question, en  
disant dans le fond, de même qu'on a le Jet d'eau, qui est  
un beau monument, on aurait le pont de San Francisco.  
Ou un Calatrava. Et tout ce qui va autour, comment on se  
pose, qui on dessert, pour qui, pour quoi, c'est évacué."*

- I. Toumi

Alors, montrer au grand public les esquisses de Calatrava



fig. 10 à 12 : Trois des quatre propositions de Calatrava

serait une technique pour détourner l'attention des questions réelles ? Une façon de flatter l'ego des genevois en leur montrant qu'il est possible de transformer la rade, avec un projet dessiné par un grand architecte.

Le fait est que si le trafic était si catastrophique, les solutions pour traverser, quelles qu'elles soient, ne manquent pas. L'attente vient de l'envie, du luxe de choisir tel ou tel ouvrage. On cherche un nouveau monument à vénérer : la Grande Traversée du lac. Dans son livre, lorsqu'elle parle des monuments,<sup>23</sup> Françoise Choay parle de la capacité actuelle de créer des monuments, via la presse, les images, l'imaginaire. C'est ce qui arrive pour la traversée, où l'on assiste à la volonté de se créer un élément fort pour marquer, si ce n'est l'époque, au moins les esprits. Le pont du Mont Blanc a fait son temps, il est maintenant venu le moment de créer le nouveau monument du lac, une nouvelle "dernière traversée". Qu'est-ce qui est vraiment recherché, car si l'on proposait de remplacer l'actuel pont par un ouvrage plus impressionnant, avec une signature d'architecte connu, tout ça dans le centre de Genève, une traversée du lac serait-elle toujours demandée et communiquée avec autant de ferveur ?

Finalement, réaliser une traversée n'est peut-être pas une nécessité, et il serait même plus fort de garder cet espace à disposition et de rêver de ce que l'on pourrait y construire. L'imaginaire autour de ce lac n'en est que sauvegardé.

L'expression "serpent de mer", employée par David Hiler pour son livre, prend tout son sens. C'est un terme qui indique que l'objet est mythique, et donc comme tout mythe n'est pas réel. Lorsqu'il compare dans les années 1990 la traversée à Nessie, le monstre du Loch Ness,<sup>24</sup> il est probable qu'il imagine déjà que plus de 20 ans plus tard, les mêmes questions seront toujours d'actualité. Alors, traversée ou pas ? À l'heure actuelle, les obstacles sont nombreux et donc la question reste ouverte...

En revanche, ce qui est sûr, c'est que n'importe qui ne pourra pas se charger de toucher à la sacro-sainte rade de Genève ! D'ailleurs, des projets se mettent en place, de façon progressive, pour répondre à ce besoin de reconnaissance, de notoriété pour la rade.

### 3/ ÉVITER LA GRANDE TRAVERSÉE

*"[...] Au fond, plus que la traversée, c'est la question du rapport à l'eau, d'étendre le rapport à l'eau."  
- F. Della Casa*

Et si la volonté de créer un nouveau monument dans le lac, ou au moins sur le lac, était une conséquence au manque de "charisme" de pont du Mont Blanc ? Dans ce cas, il ne s'agit pas forcément de créer un pont ou un tunnel, ou toute autre prouesse technique et visuelle, mais simplement d'affirmer le caractère du lac, de la rade, par des ouvrages moins grands, moins spectaculaires peut-être, mais surtout moins coûteux et aussi symboliques. Un certain nombre d'opérations, de concours touchant à la rade de Genève se réalisent donc petit à petit, comme pour court-circuiter la réalisation d'une traversée du lac.

#### a/ Transformer la Rade

Le focus est à mettre sur le "joyau de Genève" identifié plus tôt : sa Rade. Elle a été identifiée comme étant un espace particulier aux yeux des genevois, identitaire. Le principal monument de la ville y est déjà installé. Il y a donc toutes les raisons de penser que modifier cette rade, l'améliorer, aurait un fort impact sur l'image de la ville, surtout au niveau de l'attrait touristique. Cela force les différents acteurs, la Ville de Genève et l'autorité cantonale (l'État de Genève), à travailler ensemble.

*"Alors les villes elles contrôlent l'espace public,[...] donc en effet les quais, mais le canton il contrôle l'eau. Donc évidemment pour cette question du lac il y a, c'est l'autorité cantonale parce que la traversée actuelle elle ne touche plus la commune de Genève, elle touche deux communes différentes de chaque côté, qui sont évidemment trop petites pour pouvoir porter le projet, donc voilà c'est ce concours d'idées qui est vraiment conjoint, entre la Ville de Genève et l'État."  
- F. Della Casa*

*- F. Della Casa*

23. *"L'allégorie du patrimoine",  
Françoise Choay*

24. *"Tout le monde en parle, mais personne ne l'a jamais vu", "La Traversée de la Rade, serpent..."*



fig. 13 : La rade lors de la course de voiliers "le Bol d'or" en 2015.

25.

larade.ch, "Le concours"

Cette année, un concours d'idées a été mené à propos de la rade,<sup>25</sup> ouvert aux architectes suisses et internationaux, ainsi qu'aux étudiants de master des écoles d'architecture suisses :

*"Il n'y a pas, pour l'instant, d'intention directe de réalisation, mais c'est clair que c'est un coup de pouce, pour sonder un peu l'atmosphère, et on est assez persuadé que ça va entraîner des processus qui vont ensuite avoir une réalisation. Enfin, on l'espère en tout cas." - F. Della Casa*

Le concours consistait à imaginer les aménagements des quais de la rade, en prenant en compte d'autres projets d'aménagements déjà effectués. Ma venue à Genève au mois de mars coïncidait avec le verdict du jury, et même si je n'ai pas pu en savoir plus avant les résultats officiels du 8 mai dernier, Francesco Della Casa, membre du jury, savait quels étaient les projets lauréats. Ce qui est assez frappant lorsque l'on regarde les différents projets, c'est qu'il n'y a pas vraiment de prise en compte d'une traversée du lac (sur le plan masse, la traversée est largement hors du cadre, mais sur les images projetées qui englobent le début du lac, on ne voit jamais la traversée). Même si le périmètre concerné par la rade et

son aménagement n'est pas le même que celui touché par une traversée du lac, je me demande tout de même s'il s'agit d'un oubli volontaire de la part des candidats, ou s'ils n'étaient tout simplement pas au courant.

Beaucoup de projets s'intéressent aux quais, à la place des piétons qui prend alors une importance croissante. Plus intéressant encore, certains projets de candidats proposent des traversées de la rade, cette fois piétonnes. Cependant, l'introduction du rapport du jury précise que ces projets ont été écartés, par une volonté de ne pas encombrer la rade.<sup>26</sup> Il se dégage des projections pour un centre plutôt piéton, avec les voitures repoussées vers la périphérie. Dans le programme du concours, il était également demandé aux candidats de prendre en compte les projets déjà réalisés sur la rade, et notamment la plage des Eaux-Vives et le nouveau port. Donc même si ce concours d'idées n'a pas vocation à être réalisé tout de suite, ni forcément de cette façon, il n'en demeure pas moins que la transformation de la rade est d'actualité.

Récemment, le projet de réalisation d'une plage aux Eaux-Vives a été mis en place, sous la forme d'une autre grande jetée qui deviendra une plage, accessible dès l'été 2019.<sup>27</sup> Ce projet de plage prévoit également l'agrandissement du port public, amorçant également la transformation de la rade. Seulement, encore une fois, la question se pose sur l'utilité de se reconnecter avec l'élément naturel (le lac), via l'installation d'une plage créée de toutes pièces par remblais :

*"Mais pour moi c'est symptomatique entre les avancées pontons, ports, ou plages, parce qu'on a aujourd'hui une plage qui va se faire en remblais, la plage des Eaux-Vives [...]"*

*- I. Toumi*

Une nouvelle fois, l'embellissement de la rade, à l'image des remblais qui ont créé le Jardin Anglais, se fait au détriment de l'élément principal de cette même rade. Cette opération de création de plage succède à une opération menée l'année dernière, et qui marque cette volonté de transformer, petit à petit, la façade

26.

*"Il y a danger que se perde l'image globale de la Rade, ce caractère rectiligne que lui ont conféré les urbanistes depuis le milieu du XIXe siècle. Que tout se brouille, que l'on empiète sur le plan d'eau. Alors le jury, unanime, s'est gardé des projets qui multipliaient outre mesure les pontons et les barges flottantes, les ports de plaisance au détriment de la libre étendue." François Chaslin, membre du jury, dans l'introduction du rapport du jury.*

27.

*tdg 13/02/2017 "La plage des Eaux-Vives sera bien ouverte à l'été 2019"*

28.

Ville de Genève  
24/06/2016 "La  
nouvelle jetée du  
Jet d'eau"

lacustre de la ville. La première intervention améliorative s'est effectuée à l'emplacement de la jetée des Eaux-Vives, la même qui conduit au Jet d'Eau.<sup>28</sup> En juin 2016, l'ensemble de la jetée a été transformé, avec des assises et un accès simplifié pour les personnes à mobilité réduite, une passerelle mobile qui se soulève pour laisser passer les bateaux. On remarque surtout une amélioration esthétique. Ces transformations par petites touches donnent un aspect assez atypique à l'ensemble des quais, un caractère particulier. Sur la rade, ces installations flambant neuves côtoient les quais hétéroclites, où l'on trouve des bateaux en réparation, ou encore des grands navires touristiques... Par ce mélange des genres, cette rade conserve le rapport utilitaire historique, qui ne plaît pas forcément à tout le monde, car il ne s'agit pas toujours d'activités qui représentent un fort atout touristique, à en croire l'énergie dépensée pour transformer ces quais.

*"[...] Ça montre aussi l'état des quais, parce qu'on a le quai des Eaux-Vives, le quai Wilson, on voit bien qu'on a un vrai problème. [...] on n'a vraiment pas traité cet espace public de la manière dont il le mérite [...]"*

*- F. Della Casa*

Pourtant, cette ambiance participe à l'imaginaire de la rade, à l'histoire de la ville fortement liée au lac. Il se peut qu'à l'époque actuelle, les besoins liés au tourisme justifient ces transformations d'un lieu, afin de le rendre plus agréable à la promenade. Actuellement, les quais sont très empruntés par les touristes, les promeneurs, et peut-être que transformer ces quais permettrait une nouvelle appropriation de la part des habitants. Cette sorte de délaissement de la rade, est aussi dû à la focalisation sur les projets de traversée, censés régler tous les problèmes du centre-ville. On peut alors imaginer que le regain d'intérêt suscité par les quais fera passer la traversée du lac au second plan. Si la rade accueille de nouveaux monuments, se re-monumentalise en quelque sorte, ce besoin de disposer d'un nouveau monument sur le lac disparaîtra sans doute.

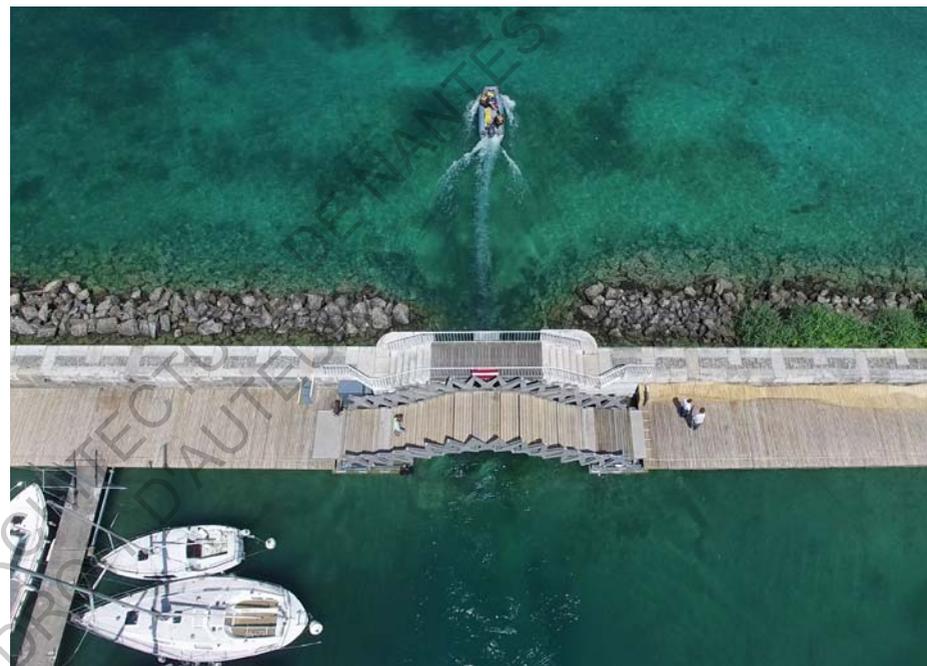


fig. 14 : La jetée du Jet d'eau rénovée en 2016.



fig. 15 : La promenade du lac, côté Eaux-Vives.

Pour revenir au concours de la rade réalisé cette année, il est amusant de constater que le lauréat (Pierre-Alain Dupraz Architecte - Projet "Au ras de l'eau", voir annexe) est également le lauréat du concours pour la passerelle du Mont Blanc, réalisé en 2012 (Pierre-Alain Dupraz Architecte - Projet "Entre Deux") Il s'agit d'une traversée de la rade qui sera peut-être réalisée.

## **b/ Transformer le pont**

*"Alors il y a un autre concours qui a eu lieu qui est très important, c'est, qui n'est pas réalisé encore, mais pour nous c'est l'enjeu principal, c'est la passerelle du Mont Blanc. Qui serait une passerelle piétonne, qui marquerait, au fond, la fin du lac, et qui est un ouvrage de très grande qualité, donc c'est le projet de Pierre-Alain Dupraz et de Gabriele Guscetti qui est ingénieur, ce concours a eu lieu en 2012, et il aurait cet avantage d'abord de soulager le pont du Mont Blanc, en partie de sa circulation piétonne, isoler la circulation piétonne, faire une symétrie du pont des Bergues, mais de permettre au fond une contournement piétonne autour de la rade, et qui participerait de cette qualité paysagère de cette rade, qui est splendide, qui est un chef-d'oeuvre urbanistique à l'échelle mondiale."*

- F. Della Casa

Ce dernier projet est intéressant dans ce contexte de rade, et de pont. Car il s'agit en fait d'une nouvelle traversée de la rade, une passerelle piétonne, venant s'installer devant le pont du Mont Blanc. Historiquement, c'est là que se situait la toute première proposition de traversée. Selon Francesco Della Casa, le but est de créer une nouvelle traversée phare, mais pas dans le sens de l'infrastructure monumentale :

*"Alors un pont, évidemment c'est toujours quelque chose de très très beau mais on vient pas regarder le pont, on vient regarder la rade. De faire un pont qui permet de regarder la rade est plus fort que faire un pont qui prétend être regardé."*



fig. 16 : Situation de la passerelle du Mont Blanc.



fig. 17 : Image de la future passerelle

En réaction au "pont-monument" recherché pour la Grande Traversée du lac, cette passerelle a donc pour but premier de servir la vue, et un type de circulation précis, celui des piétons. Mais si la passerelle doit avant tout être un chemin, l'enjeu de son aspect reste un point important, car, à l'image du pont du Mont Blanc aujourd'hui, ce pont serait la dernière façade de la ville sur le lac.

*"Voilà c'est ça la nouvelle image, la façade deviendrait uniquement cette traversée piétonne. Et puis la prouesse structurelle c'est qu'il y a un seul appui dans le lac, [...] donc c'est un élément très fin, avec un seul appui central qui est exactement face à l'Île Rousseau, qui permet de franchir d'un seul coup tout ceci. Et puis l'autre très grande qualité, là c'est la coupe, la structure permet de porter un banc, qui serait donc pour le coup un banc de 200m de longueur, [...] on a ce profil là qui est tout à fait aérien, qui vole un peu sur l'eau et qui permet justement de séparer, au fond, phoniquement et visuellement, la relation avec le pont du Mont Blanc."*

- F. Della Casa

On retrouve donc la même volonté que pour les projets de traversée du lac : la recherche d'un aspect élégant pour la rade, d'un objet non seulement utilitaire de passage, mais en plus gracieux. Mais alors, cette nouvelle traversée prendrait-elle la place de monument pour autant ? Sa position par rapport au pont du Mont Blanc la rend affiliée à cet endroit, car elle se nomme "passerelle du Mont Blanc", comme pour affirmer son attachement à ce lieu historique.

La notion de monument crée également une portée touristique, recherchée dans cette mise en valeur de la rade. Donc que deviennent les utilisateurs réguliers, citadins et transfrontaliers qui passent chaque jour sur le pont ? Compte tenu du trafic actuel sur le pont du Mont Blanc, il est clair que cet endroit serait plutôt utilisé pour des activités de loisirs, pour de la promenade, ou pour le tourisme, car elle ne raccourcit pas le trajet vers le centre

de la ville, en débouchant dans le Jardin Anglais sur la rive gauche.

*"Donc c'est tout l'enjeu de cette passerelle. De diviser la promenade d'agrément, mais qui est aussi fonctionnelle, moi je passe tous les matins pour aller au travail, donc c'est les touristes, c'est les mobilités douces, et puis en effet c'est le transport fonctionnel, transport public, transport individuel, qui passe par là. Enfin par là, là il se divise entre les diverses traversées, il y a quand même la multiplication des ponts et des ouvrages en aval, ça permet de décharger, on a six ou sept traversées carrossables en fait sur le Rhône, donc qui permettent d'irriguer, et c'est ça, c'est clair que le point clé c'est le dernier, et symboliquement, et culturellement, et du point de vue du paysage, de différencier ces qualités de traversées, [...]"*

- F. Della Casa

Il apparaît que la nouvelle passerelle viendrait tout de même remplacer le pont du Mont Blanc en tant que dernière traversée, et créerait en plus un amoncellement de traversées à un endroit déjà encombré par tous les différents trafics. La forte portée symbolique de cet ouvrage piéton est compréhensible, car il paraît plutôt logique d'envisager une traversée piétonne au bout de la rade. La problématique est plutôt la mutation de la nature du pont du Mont Blanc, car celui-ci devient alors l'arrière de la passerelle. Pour autant, la nature routière du pont a tendance à diminuer sa nature symbolique.

*"Vous savez que personne, aucun des usagers à part les piétons, aucun usager du pont actuel ne regarde la vue. Donc la situation du pont, si privilégiée du point de vue patrimonial, paysager, etc, n'est pas exploitée."*

- F. Della Casa

En tant qu'utilisatrice régulière des TPG durant une année, je ne suis pas tout à fait d'accord avec cette affirmation. Dès lors que l'on est passager, que ce soit dans un bus ou dans une voiture, la possibilité est offerte,

lorsque l'on traverse le pont du Mont Blanc, de regarder la rade, le Jet d'eau. Même un conducteur, aux heures de pointe, peut disposer de quelques minutes pour admirer la vue. Peut-être qu'il ne s'agit pas là de phénomènes majoritaires, mais tous ces utilisateurs sont des habitants de la ville, et usagers réguliers de cet axe. Alors selon moi créer une nouvelle traversée, sous la forme de cette passerelle, qui répond aux besoins d'un seul type de déplacement revient, toute proportion gardée, à ignorer cet aspect du mode de vie citadin. Parce qu'à Genève, ce qui fait la ville, c'est aussi ce brassage, ce croisement de tous les modes de transport...

La Suisse devant sa croissance au tourisme, la part belle est laissée à cet aspect de la visite de la ville. Cet ouvrage dénote alors de la prévalorisation du tourisme vis-à-vis des locaux. Étant donnée la part de transfrontaliers qui empruntent le pont, il est également possible qu'il s'agisse une nouvelle fois d'un conflit sous-jacent. Le tourisme participe au développement de la ville, donc privilégier cette activité est plus rentable et participe davantage à la vie de la cité que les frontaliers en passage perpétuel sur le pont du Mont Blanc.

Le projet est également une sorte d'hybride, entre le passage, le pont, le banc, à proximité du trafic. Peut-être qu'une autre traversée, plus loin sur la rade, répondrait tout autant aux besoins de circulation, tout en conservant la portée symbolique du pont existant. Mais si aucune traversée n'a jamais été réalisée, et que celle-ci l'est finalement, c'est que l'emplacement du pont du Mont Blanc est le plus stratégique, sans possibilité de s'implanter ailleurs. Le projet a fait l'objet d'un concours en 2012, mais a des chances d'être réalisé, selon Francesco Della Casa, car le financement est possible, l'ouvrage moins cher que la Grande Traversée du lac, et la conjoncture politique très favorable. Pour preuve, le concours de 2016-2017 pour la rade a imposé la prise en compte de ce projet, au même titre que celui de la plage des Eaux-Vives. On peut donc en conclure que la volonté de considérer ce projet comme un élément pérenne est forte.

*"Entre la passerelle et la traversée du lac, il y a au fond une différence inversement proportionnelle entre le financement nécessaire, et l'impact. La passerelle coûte 50 fois moins que la traversée, et serait 50 fois plus forte pour moi au niveau de l'impact, l'image, l'attractivité, que la traversée."*

- F. Della Casa

En fait, la passerelle vient pratiquement se placer comme alternative à la traversée du lac, alors qu'on ne vise pas le même type de trafic. Cela renforce l'hypothèse que l'effet recherché via ces traversées n'est pas simplement utilitaire. Mais du point de vue symbolique, les deux projets semblent se rejoindre : l'appropriation du lac, la prouesse technique, le concours d'architecture ; et donc la recherche de reconnaissance, pour en arriver à l'affirmation de la ville de Genève à l'international.

Un dernier aspect du projet est sa forme, qui intègre un banc:

*"Et le fait que ce soit un banc en plus, poétiquement nous paraît magnifique. Vous savez que le plus long banc d'Europe est ici (en vieille ville), tourné vers la ville. Mais il serait plus long, tourné vers le lac, donc on pourrait définir Genève par deux bancs. Ça serait beau, comme message."*

- F. Della Casa

La poésie du lac, de la Rade, est présente à Genève. On en reviendrait presque à la contemplation depuis l'île Rousseau de Louis Dumur en 1910.

***"Et donc est-ce qu'on peut dire que le pont du Mont Blanc est la dernière traversée du lac?"***

*On espère que ce soit pas la dernière, mais que ce soit la passerelle la dernière !"*

- F. Della Casa

Quelle sera la dernière traversée du lac ? La passerelle, la Grande Traversée, ou bien le pont du Mont Blanc n'a-t-il aucun souci à se faire pour conserver ce titre ? Au fond, difficile de comprendre si le but ultime de tous ces projets, de ces idées exposés depuis le siècle dernier, est simplement de remplacer le pont du Mont Blanc, ou plutôt de l'épauler dans sa mission, tant du point de vue du trafic que du point de vue de sa symbolique. Le monument qu'il est devenu au cours de son histoire ne peut pas assurer conjointement ces deux fonctions. Il est décrié d'un point de vue du trafic, dans une vision de la situation parfois exagérée, mais au cours des entretiens et des différentes discussions, il réside un fort attachement à ce pont.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

*Finally, the bridge of Mont Blanc does not derive its importance from its object. It is its location in relation to the lake. In fact, it is the urban marker of the passage from the Léman to the Rhône, which makes it a monument. On the contrary, the history of the city shows that urbanization has always tended to go further and further upstream in relation to the historical crossing of the bridge of the Île. At first with the construction of the bridge of Bergues, the creation of what is now the Île Rousseau, which was itself dethroned by the bridge of Mont Blanc. It is now a question of replacing the bridge in this function.*

*At the current hour, it is highly probable that a crossing will be put in place. But the question is well to know which, between the pedestrian crossing that will be added to the bridge of Mont Blanc, and the motorway crossing of the small lake, outside the lake. The effects will not be the same on traffic, but the two works would have different impacts on the bridge and its strategic place.*

*The relationship between the crossings evoked is a symbolic dimension that each seeks to achieve. If well, a pedestrian crossing could dispense with a crossing serving as a motorway loop! This game of scale can seem surprising, but in the history of the city of Geneva, of its territory which it shares with another country, the desire to mark the landscape via a work of art is logical. This is how a footbridge of two hundred meters is worth a bridge of three kilometers, because here it is not the traffic that will pass, but rather the image that will be sent back.*

*A large crossing would have a non-negligible impact on the lacustrine landscape and the geography of the shores of the Léman, but it would also exert a lesser influence on the uses of the bridge of Mont Blanc. In fact, in this case, the two works would play different roles on traffic, and offer different points of view.*

*On the contrary, a new pedestrian crossing, which would completely replace the "ambulatory" function of the bridge of Mont Blanc, would deprive it, in a way, of its tourist and pedestrian flows. These are the flows that currently give the bridge this little plus, which prevents it from being simply an infrastructure of the Geneva road network.*

*The last crossing, whether it is on the lake or on the shore, must become one of the monuments of Geneva. The debates that accompanied it during the years are proof of the reflections on the realization of a new building. If this local dream came to pass, its form would be a determining element for Geneva.*

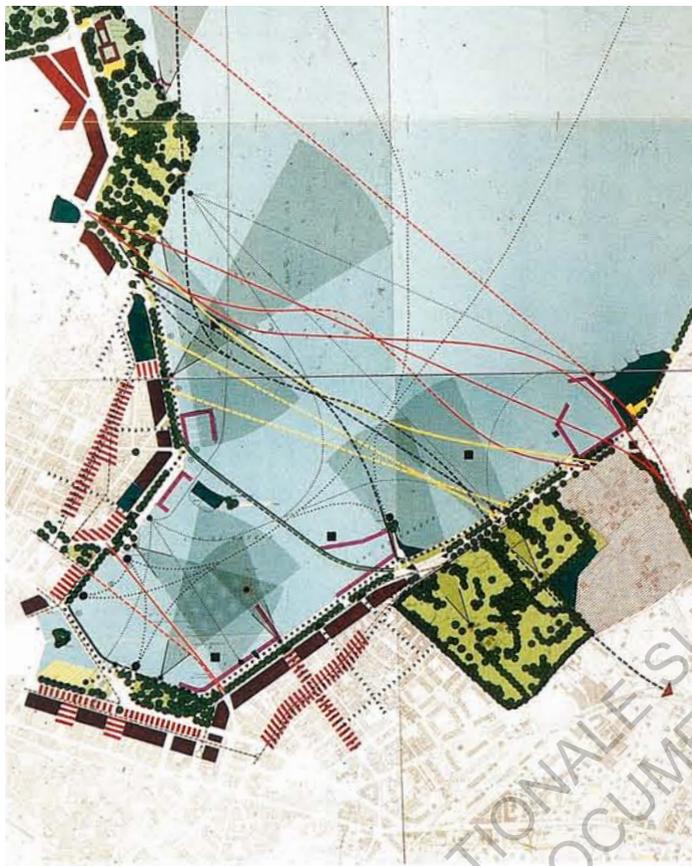
## ANNEXES

- Liste des entretiens p.151
- Plan des traversées proposées de 1950 à 1976 p.152
- Extrait texte "*La "refondation" de Genève en 1830 (Dufour, Fazy, Rousseau)*" d'André Corboz p.153
- Affiches éditées lors des votations p.182
- Pages de la Tribune de Genève sur les avantages de la traversée du lac p.184
- Plan directeur cantonal 2030 p.186
- Lauréat du concours de la rade en 2017 p.188

## LISTE DES ENTRETIENS

- **Philippe Brun**, architecte, ancien responsable côté suisse du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, membre du groupe "500 mètres de ville en plus"  
*rencontré le 29 mars 2017*
- **Francesco Della Casa**, architecte cantonal de l'État de Genève, Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie  
*rencontré le 31 mars 2017*
- **Laurent Matthey**, géographe, enseignant-chercheur à l'université de Genève  
*rencontré le 3 avril 2017*
- **Isabelle Toumi**, architecte-urbaniste, État de Genève, Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, Office de l'Urbanisme, Service concertation et communication  
*rencontrée le 4 avril 2017*

## CARTE D'INVENTAIRE DES TRAVERSÉES (1976)



Source : "La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois", p.166, Archives DTPE

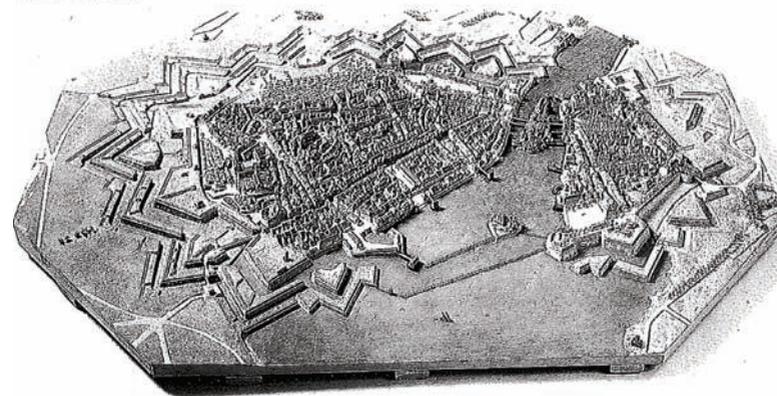
## EXTRAIT TEXTE "LA "REFONDATION" DE GENÈVE EN 1830 (DUFOR, FAZY, ROUSSEAU)" ANDRÉ CORBOZ

*L'histoire urbaine souffre de la division du travail. Il n'y a quasiment pas de communication entre les deux groupes de chercheurs qui s'occupent de la ville, soit, d'une part, les géographes, planificateurs, sociologues, démographes, historiens de l'économie et historiens tout court, de l'autre, les historiens de l'urbanisme et les architectes qui enquêtent sur l'évolution des cités. Les premiers œuvrent à l'échelle statistique sans tenir compte du fait que la ville est un artefact tridimensionnel, tandis que les autres étudient avant tout la morphologie urbaine et la typologie des bâtiments ainsi que leurs rapports réciproques, mais se soucient fort peu des causes socio-économiques qui les déterminent.*

*Les questions posées par les deux groupes et leurs instruments d'enquête diffèrent profondément. Les seconds ont l'impression que les premiers parlent d'une entité traitée in absentia, soit d'un être sans corps, sans substance et sans lieu: le bâti serait-il tout autre que leurs constats seraient encore les mêmes. A quoi les premiers répliquent que les autres analysent un corps sans âme, du moment que la ville, selon Aristote et saint Augustin, est un ensemble d'hommes avant d'être un ensemble de pierres.*

*Les deux groupes ont donc bien le même objet d'étude matériel, mais leurs objets scientifiques ne coïncident pas. La distance qui les sépare est même si grande que leurs bibliographies respectives ne se recoupent pas, ou peu s'en faut<sup>1</sup>. Il n'existe d'ailleurs pas de définition de la ville – ou, ce qui revient au même, il y en a autant que de*

1. Maquette de Genève en 1815 (Pierre Matthey pour la ville, Auguste Magnin pour les fortifications; collection iconographique du Vieux-Genève, Maison Tavel).



disciplines, voire d'auteurs ou même d'administrations qui s'en occupent.

Pour assainir une situation si déplorable, les chercheurs qui s'occupent de la ville ne devraient pas seulement établir des relations interdépendantes à l'intérieur de leur propre discipline, mais également chercher à se comporter transdisciplinairement (en dépit des risques qui peuvent en résulter).

Le présent essai commence par l'analyse aussi détaillée qu'indispensable d'une opération d'urbanisme étroitement circonscrite et déjà étudiée; il en réexamine et trie ensuite les effets en portant l'attention sur les motifs de chacune des interventions dont cette opération se compose, lesquelles ont abouti à la création d'un nouvel ensemble urbain.

On pourrait s'en tenir là. Mais le cas étudié ici n'a pas été choisi au hasard; il s'est même révélé d'entrée de jeu riche d'un enseignement excédant l'histoire locale et a effectivement mené à des constats qui ont à leur tour permis de comparer les conclusions d'autres analyses touchant d'autres sites et de les généraliser. En fin de parcours, les phénomènes décrits dans le cas d'espèce ont conduit à la notion de refondation, grâce à laquelle diverses opérations urbaines jusqu'ici non considérées comme spécifiques acquièrent un statut.

2. Extrait du « Plan topographique et historique de la ville de Genève et de la banlieue... » (Pierre Escuyer, 1825; BPU, Genève).

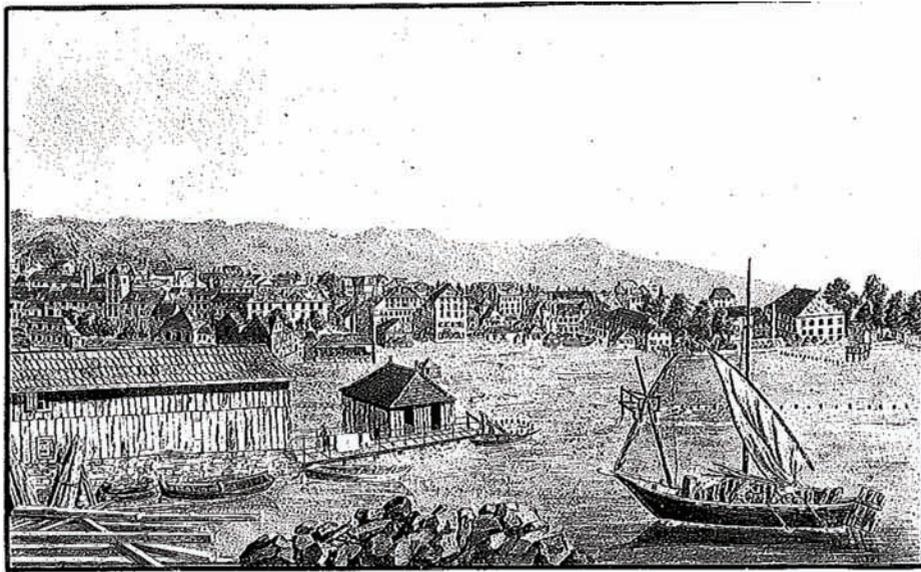


## L'opération des Bergues

Le premier bateau à vapeur de Suisse, le « Guillaume Tell », construit par l'entreprise Mauriac de Bordeaux pour le compte d'Edward Church, citoyen américain résidant à Genève, est lancé le 28 mai 1823. La même année, Guillaume-Henri Dufour (1787-1875), futur ingénieur cantonal et futur général, construit la première passerelle publique suspendue du continent au-dessus des fortifications genevoises: elle est ouverte aux piétons le 1<sup>er</sup> août. Samuel Vaucher, élève de Dufour, avait déjà commencé à bâtir en 1822, dans un angle des mêmes fortifications, la première prison panoptique d'Europe. Ces signes de modernité, le gouvernement aristocratique de Genève tout comme la population de la ville les considèrent de façon favorable<sup>2</sup>.

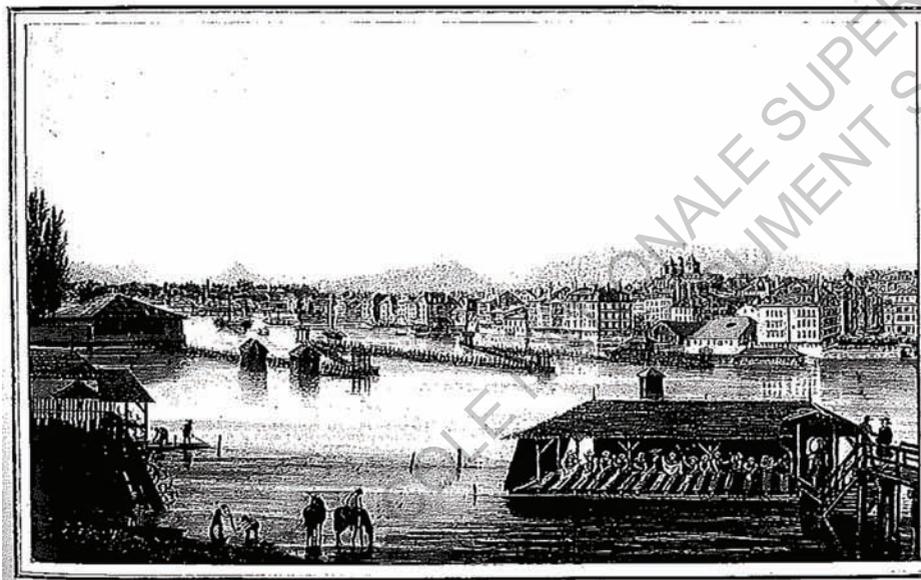
Diverses mesures techniques et utilitaires touchant la substance urbaine, voire la structure même de Genève, sont prises à la même époque (fig. 1). En 1819, Dufour avait déjà fait valoir devant le parlement cantonal que la vue de la ville, pour qui arrivait du lac, était tout sauf satisfaisante: « En arrivant, par le lac, dans notre ville, en voyant les choses dans l'état où elles sont et en pensant à ce qu'elles pourraient être, on ose à peine avouer qu'on est Genevois! Quel contraste entre l'admirable contrée où lac et fleuve, rivages, forêts, collines, vallées et montagnes font un 'jardin de Dieu', au moins dans ses traits principaux (...) et ces murs noirs, en ruines, ces bâtiments construits sans symétrie et sans but, qui donnent une petite idée du reste de la ville! Non! Cela ne peut rester ainsi! Cet état de chose n'est pas en rapport avec le développement intellectuel et le sentiment artistique de notre population! Le contraste frappant de cette partie de la ville avec la beauté des environs, ce dédain des règles de l'esthétique et des conditions principales de la salubrité (...) tout cela doit s'arranger de manière à former un ensemble harmonieux qui réjouira le cœur et attirera les regards! »<sup>3</sup>

Ce plaidoyer de Dufour use d'arguments esthétiques et hygiénistes: un amas de bâtisses implantées au hasard, irrégulières et malsaines, telle est Genève vue du lac (fig. 2 à 4). Elles doivent disparaître! On reconnaît ici deux des trois thèmes sur lesquels la critique de la ville existante s'était fondée au XVIII<sup>e</sup> siècle (la ville contemporaine s'avère non seulement laide et dangereuse, mais encore impropre à la circulation). Il s'agissait alors d'une formulation nouvelle, qui ne relève pas seulement de l'esthétique: l'embellissement est un processus complexe, qu'on ne saurait réduire à une sorte d'ornement à l'échelle urbaine<sup>4</sup>.

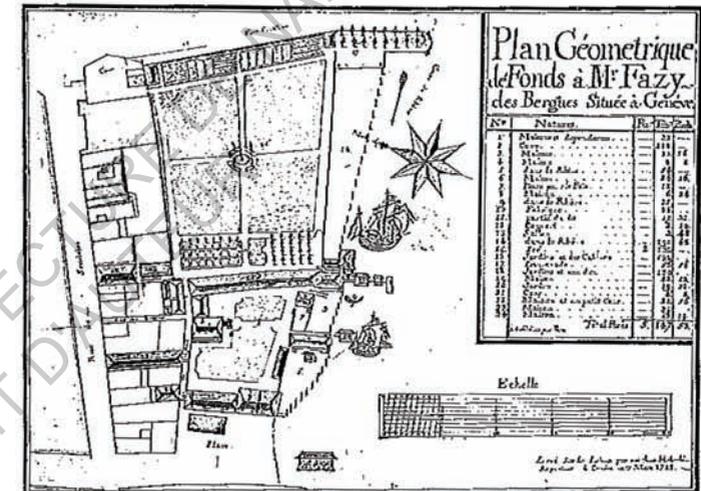


3. Genève, rive droite du Rhône, état avant la restructuration (Conrad Sulzberger, avant 1822; BPU, Genève).

4. Genève, rive gauche du Rhône, état avant la restructuration (Conrad Sulzberger, avant 1822; collection privée, Genève).



5. Genève, terrain Fazy, état en 1788 (Jean Heberlé; BPU, Genève).



En 1827, Dufour rédige un premier projet pour le traitement unitaire de la rive droite du Rhône<sup>5</sup>, englobant partiellement les terrains de la famille Fazy situés à courte distance du fleuve (fig. 5). Les Fazy y avaient installé leur fabrique d'indiennes au XVIII<sup>e</sup> siècle, qui toutefois périclita après 1810 à cause de la concurrence française, alors qu'elle était la plus grande manufacture de Genève avec ses 1200 ouvriers<sup>6</sup>. James Fazy (1794-1878), futur chef des radicaux, a déclaré dans ses mémoires que l'idée de ce projet lui revenait<sup>7</sup>.

La première société immobilière de Genève, la Société des Bergues<sup>8</sup>, est fondée en 1827; elle compte quatre membres, dont Dufour; son capital, égal au budget annuel du canton, lui permet d'acquérir des terrains qu'elle destine à la construction d'un quartier modèle. Elle y logera huit cents habitants dans vingt-cinq locatifs de six étages, dont les rez et les mezzanines abriteront des commerces. A cela s'ajoute l'hôtel des Bergues — «le premier grand hôtel sur sol suisse»<sup>9</sup> — excellemment situé et bâti de 1830 à 1834 par Augustin Miciol, vainqueur du concours organisé en 1829. Le quai se construit de 1833 à 1838 (fig. 6). Les promoteurs obtiennent en

outre en 1834 que leur société soit déclarée d'utilité publique. Selon Armand Brulhart, les trois critères de rendement de la Société des Bergues sont l'occupation maximale du sol, le meilleur réseau de circulation possible et l'intégration du nouveau quartier dans la trame urbaine environnante<sup>10</sup>.

La Société des Bergues ne s'occupe que de la rive droite, mais Dufour envisage aussi de transformer celle d'en face; le Conseil d'Etat lui confie en 1827 déjà le mandat de projeter sur la rive gauche un ensemble analogue au premier; il l'accepte en mars 1828, alors qu'il est devenu architecte cantonal. Entre 1829 et 1835, Dufour projette et réalise donc le Grand Quai (actuel quai Général-Guisan), sensiblement plus large que celui des Bergues en raison de sa destination commerciale (fig. 7); il réussit même à convaincre les propriétaires de la nécessité de remodeler leurs façades sur le Rhône: les rez de chaussée, réservés à des magasins, présenteront des arcades en plein cintre pour que l'effet d'ensemble de la ville au sortir du lac soit relativement unitaire<sup>11</sup>. Une telle mesure était évidemment nécessaire, sans quoi les habitants de la rive gauche eussent joui de la belle ordonnance des Bergues (fig. 8), ceux des Bergues n'ayant sous les yeux que l'irrégularité des bâtisses de l'autre rive.

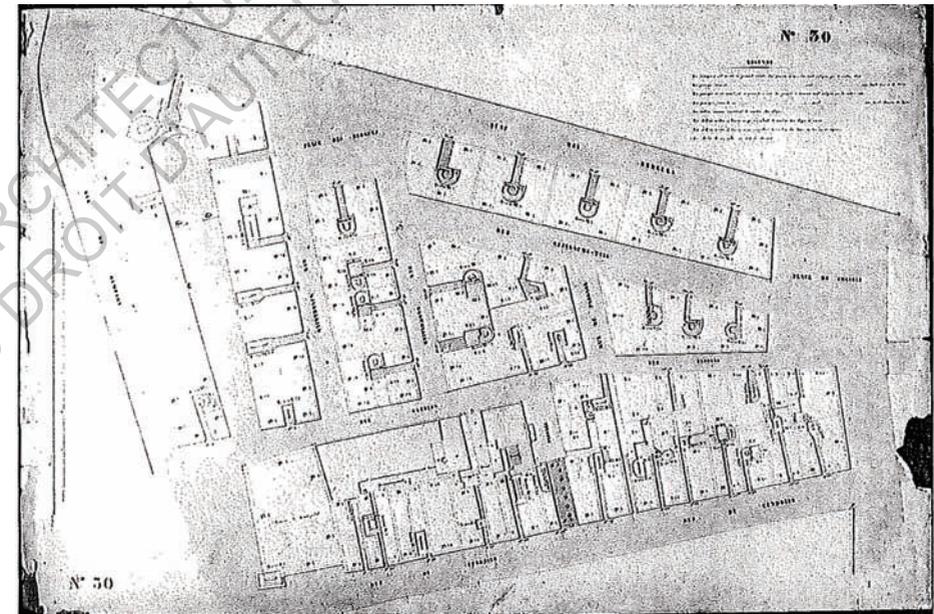
A cette époque, il n'apparaît pas comme incompatible qu'un haut fonctionnaire dirige des projets publics tout en prenant part à des opérations privées pouvant être en contradiction avec eux: Dufour siège aussi bien au conseil de la Société des Bergues que dans la commission officielle qui discute et approuve le projet des Bergues lui-même.

Mais l'opération ne s'achève pas avec la construction des deux quais, car elle comprend encore un nouveau pont qui les unit. Jusqu'à ce moment, Genève ne compte qu'un seul pont, celui qui franchit le fleuve par l'île à l'aide de deux fois deux ouvrages jumelés.

Dufour étudie diverses solutions depuis 1828<sup>12</sup> pour construire enfin un pont suspendu d'une conception entièrement nouvelle, ouvert en 1834: pour la première fois, en effet, un ouvrage de ce type est porté par des chaînes placées *sous* le tablier; les ponts suspendus érigés jusqu'alors comportaient de grands portiques de pierre dont on jugea qu'ils s'accorderaient mal avec les quais. Dufour a donc dû élaborer un nouveau concept de structure (en partie dérivé de divers ponts britanniques)<sup>13</sup>. En outre, le pont des Bergues n'est pas rectiligne, mais constitué de deux parties s'articulant par une

rotonde. Pendant des décennies, un second pont suspendu, asymétrique (fig. 9), a relié cette rotonde au bastion du XVI<sup>e</sup> siècle placé à l'embouchure du Rhône (on l'appelait l'île des Barques): selon Tom Peters, il s'agit sans doute du premier pont suspendu de ce type<sup>14</sup>.

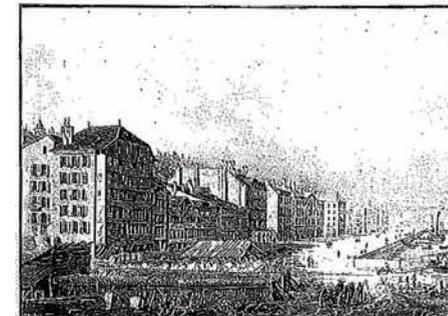
Bien que plusieurs des interventions énumérées jusqu'ici relèvent de la prouesse technique, elles ont toutes été présentées comme de simples mesures ad hoc, neutres, quasi technocratiques, et en même temps comme répondant à des exigences esthétiques et patriotiques. En



6. Genève, quartier des Bergues (Plan Céard, feuille 30; le nord est à gauche, le Rhône en haut; à l'extrême-gauche, l'hôtel des Bergues; Nicolas Céard, 1837; Archives d'Etat, Genève).

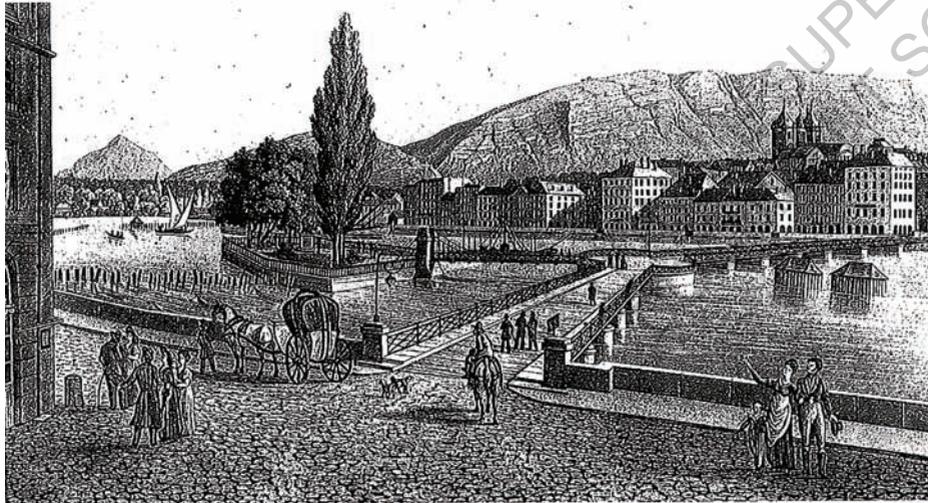
7. Genève, Grand Quai (Jean DuBois, vers 1834; collection iconographique du Vieux-Genève).

8. Genève, quai des Bergues, avec l'hôtel à droite (surélevé en 1917).



réalité, elles ont entraîné des conséquences considérables pour la ville toute entière. Pour créer les quais, il a fallu déplacer plusieurs activités: les installations destinées à la pêche, placées dans le lit du fleuve, ont déménagé en aval, les ports au bois et aux marchandises en amont; on combla les anciens bassins de la Fusterie et du Molard, dragua le Rhône pour permettre la navigation et creusa un réseau d'égouts — tous travaux projetés, calculés, coordonnés et dirigés par Dufour.

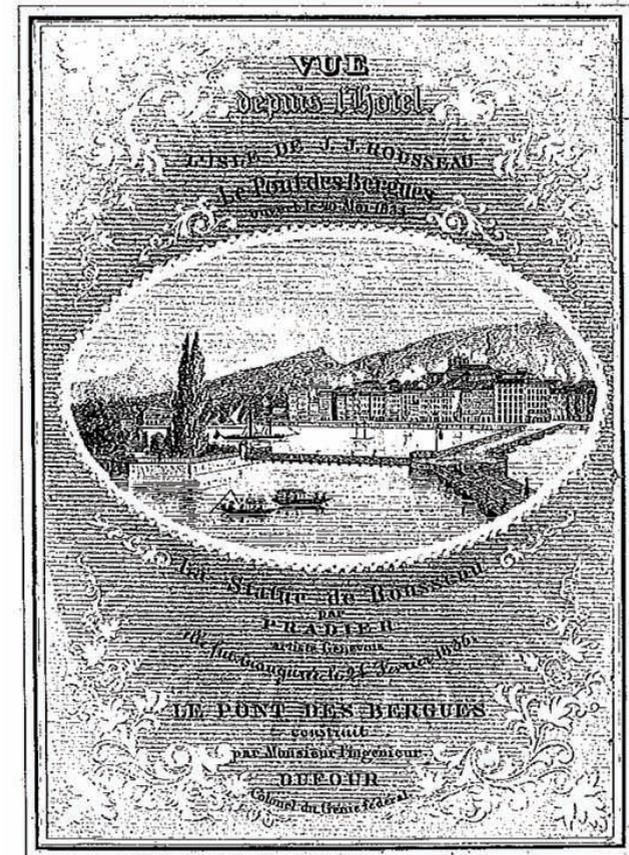
Avant la réalisation de ce programme, la ville débordait sur les rives du Rhône et plantait l'arrière de ses bâtiments jusque dans l'eau; ensuite, chacun pouvait se promener sur les quais et jouir de la vue<sup>15</sup>. Après 1835, les quais sont prolongés vers l'aval sur l'une et l'autre rives<sup>16</sup>. On pourrait en conclure que Genève, grâce à ces travaux, cessait de tourner le dos au fleuve pour s'ouvrir enfin à la «nature». C'est pourtant le contraire qui est vrai: avant les quais, la ville avait un rapport étroit avec l'eau, puisque les bâtiments et les ports entretenaient avec celle-ci, au travers d'activités installées depuis des siècles, une relation très intense. La construction des promenades interrompt ce rapport, du moment que les nouveaux magasins des quais comme les habitants du quartier neuf des Bergues n'ont plus rien à voir avec le fleuve: les murs



9. Genève. port des Bergues et passerelle suspendue asymétrique (Alexandre Faizan, vers 1840; BPU, Genève).

Les mesures décrites n'ont pas été prises en faveur de la population genevoise seulement, mais aussi pour les touristes, avant tout pour ceux qui arrivent à Genève par le «Guillaume Tell», le «Winkelried» (1824), le «Léman» (1826) ou «L'Helvétie» (1840), et qui utilisent cette occasion unique d'entrer en ville sans devoir franchir les portes<sup>17</sup>: par le bateau à vapeur, Genève devient quasiment une ville ouverte, et cela à plus forte raison à partir du moment où le bastion de l'île des Barques fut définitivement démilitarisé par l'installation du monument à Rousseau. Parmi les nombreux étrangers qui se rendent à Genève, il y a d'abord les touristes anglais qui ont lu *La Nouvelle Héloïse* ou *Les Alpes*, et qui n'y viennent donc pas pour Calvin, mais pour Jean-Jacques, peut-être aussi

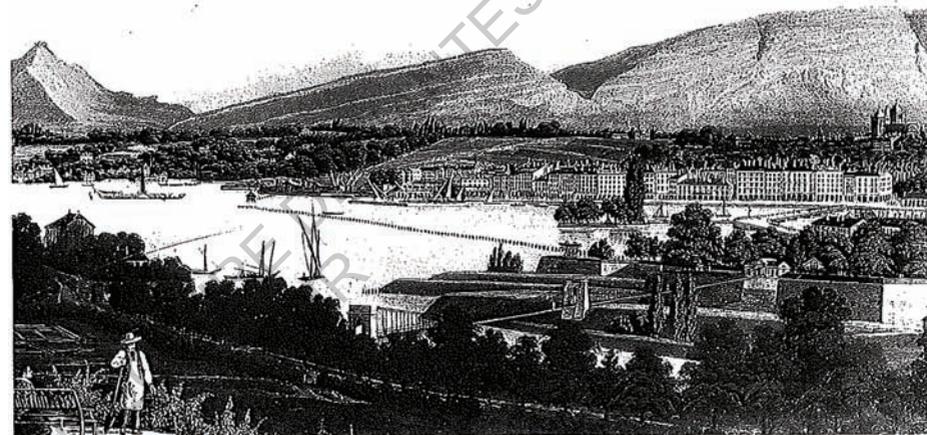
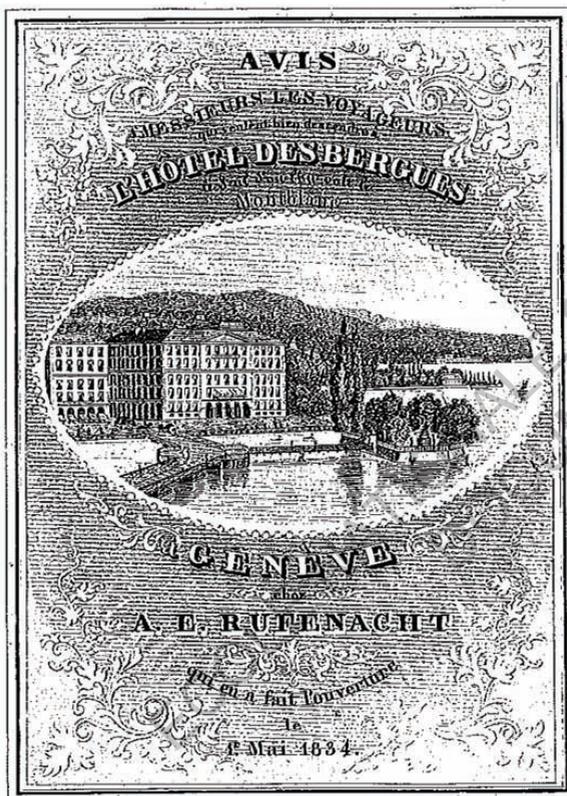
10. Publicité de l'hôtel des Bergues, 1834 (collection de l'hôtel).



pour Horace-Bénédict de Saussure. Ils descendent évidemment à l'hôtel des Bergues, des fenêtres duquel ils peuvent admirer le massif du Mont-Blanc quelques jours par an. La publicité de l'hôtel insiste sur ce point (fig. 10), mais l'iconographie de Genève n'est pas en reste (fig. 11).

En 1840, deux nouveautés techniques s'ajoutent encore au projet général: une nouvelle machine hydraulique destinée à fournir de l'eau potable à la ville entière, bâtie à l'extrémité amont de l'île; une passerelle entre la place Chevelu et la Petite Fusterie, formant un pentagone avec les quais et le pont des Bergues (fig. 12).

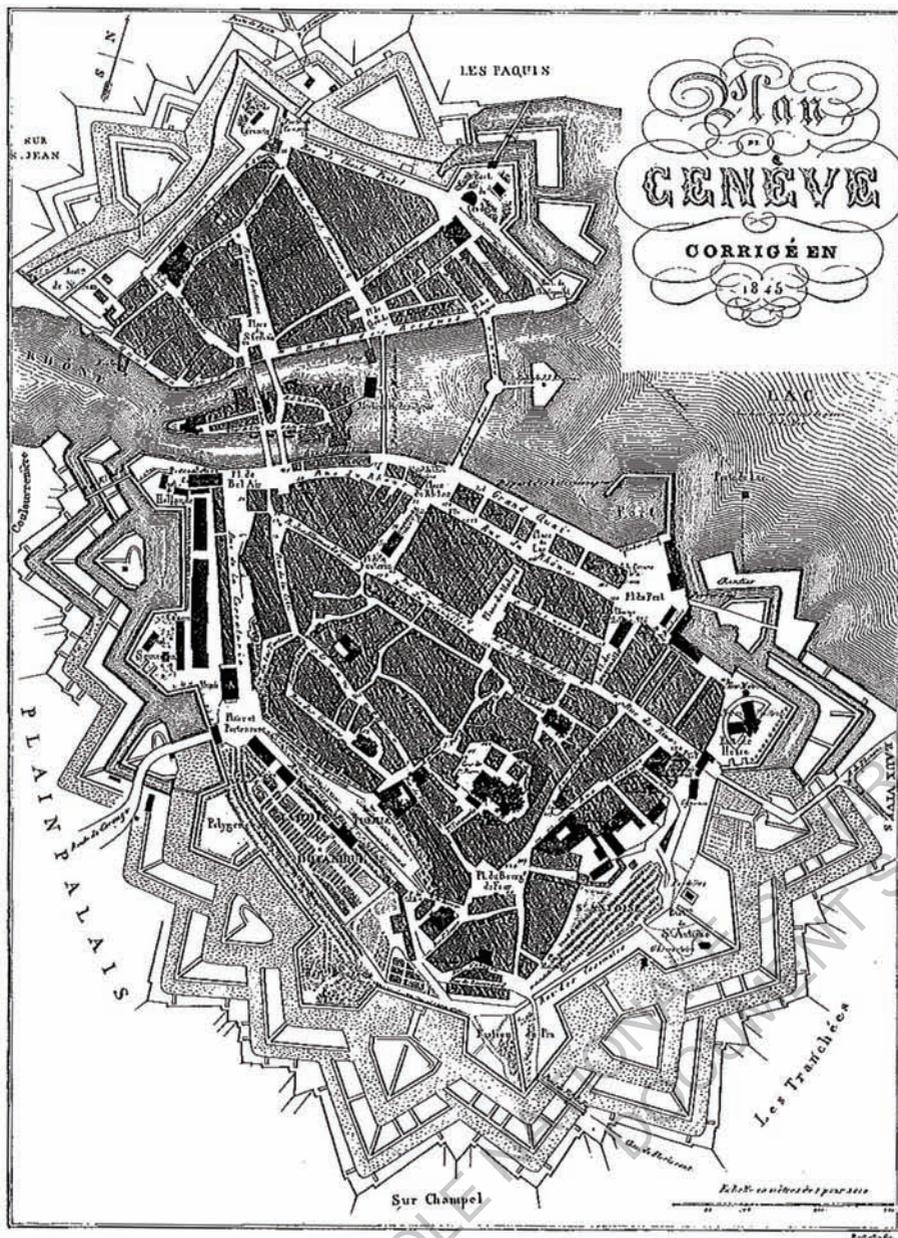
La réalisation du projet des Bergues a donc entraîné toute une série de conséquences. Les premiers quais sont prolongés peu à peu, jusqu'à s'étendre à travers toute la ville et même — après la démolition des fortifications — des deux côtés du lac. Les normes élaborées par Dufour et Vaucher pour les bâtiments du quartier des Bergues servent alors de modèle pour les constructions élevées



11. Vue de Genève avec la chaîne du Mont-Blanc. extrait (Jean DuBois, entre 1835 et 1849; BPU, Genève).

sur les nouveaux quais, et même en partie pour celles du *ring* genevois. Avec l'opération des Bergues apparaissent à Genève, pour la première fois, les mécanismes de la rente foncière qui seront de règle dans toutes les interventions subséquentes. Des équipements spéciaux permettent de faire face au développement rapide du tourisme (fig. 13 et 14); les nouveaux emplois ainsi créés compensent ceux que la disparition des manufactures de textile avaient supprimés et s'ajoutent à ceux de l'horlogerie et de l'émail, qui subsistent. L'opération des Bergues induit donc une modification de la structure urbaine genevoise, qu'il s'agisse de la répartition des activités ou du domaine bâti. Dix ans plus tard, on ne reconnaît plus la ville<sup>18</sup>.

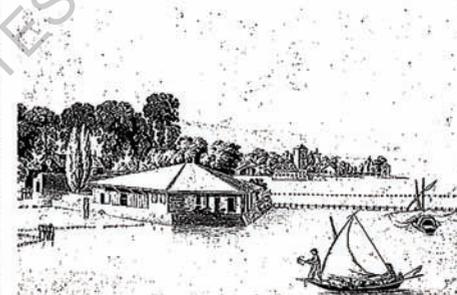
Dans la liste des interventions, il en manque encore une dernière, celle-là même qui confèrera sa signification à l'ensemble. Elle a lieu à la pointe du pentagone, dans un site comme destiné à la recevoir: inspiration géniale, l'île des Barques deviendra l'île Rousseau. A qui l'on doit cette idée et à quel moment, le problème n'est pas résolu. Toujours est-il que le 14 juillet 1828, un an après la démolition de la prétendue maison natale de Rousseau et une décennie après la suppression du buste du philosophe inauguré en 1794 dans le jardin des Bastions, Marc-Antoine Fazy-Pasteur, cousin (libéral) de James Fazy, lance un appel à la population genevoise pour un monument à Rousseau. Un comité de sept membres ouvre une souscription accompagnée d'un prospectus explicatif qui est une déclaration de foi politique. On y lit que «le jour



12. «Plan de Genève corrigé en 1845» (Johann-Heinrich Bachofen).



13. Genève, extrait du plan Bachofen avec l'indication des hôtels des Bergues et de l'Écu.

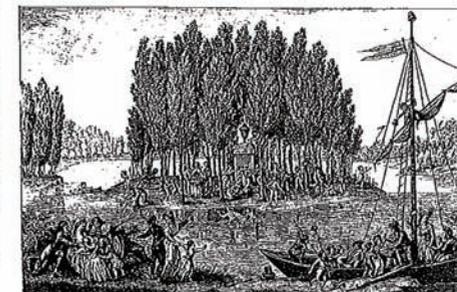


15. Genève, l'île des Barques avant 1830 (artiste anonyme, collection iconographique du Vieux-Genève).



GENÈVE - HOTEL DE L'ÉCU - GENÈVE

14. Genève, l'hôtel de l'Écu doté de la vue de l'hôtel des Bergues (artiste anonyme, collection privée, Zurich).



16. Résurrection de Rousseau à Ermenonville (Christian Gottlob Geissler, 1794; BPU, Genève).

de la justice arrive» et que Jean-Jacques doit enfin recevoir l'hommage que sa patrie lui doit. Trois des actionnaires de la Société des Bergues figurent dans le comité, dont Dufour<sup>19</sup>.

C'est après 1830 seulement que mûrit l'idée de placer le monument sur l'île des Barques<sup>20</sup> (fig. 15), parce qu'elle se trouve « près du quartier où [Rousseau] est né et en face [sic!] de la rue qui porte son nom [mais depuis 1825 seulement!] »<sup>21</sup>. Le site, isolé, ressemble étonnamment à l'île des Peupliers d'Ermenonville, où se trouve le cénotaphe du philosophe (fig. 16), aussi plantera-t-on des peupliers sur l'ex-île des Barques, pour souligner l'aspect romantique des lieux...

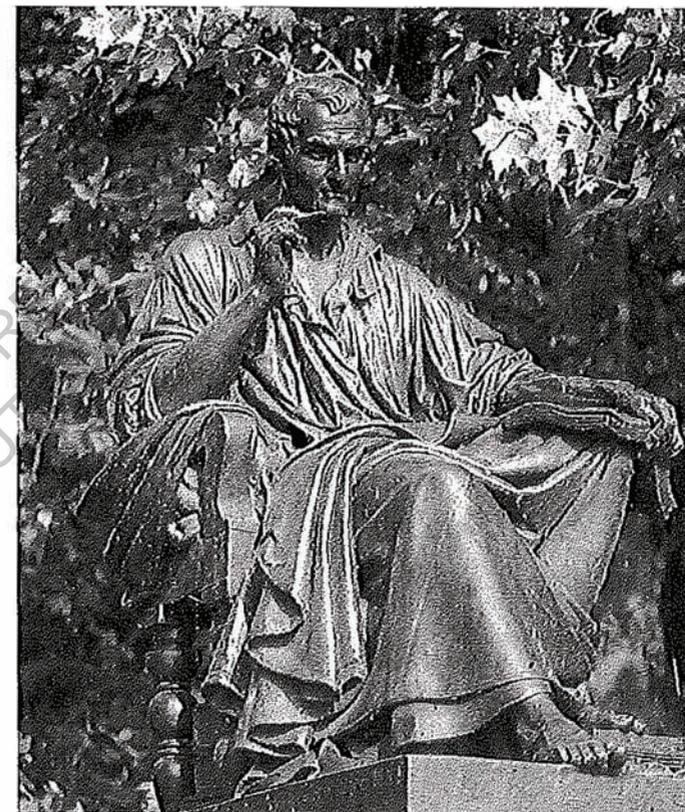
Armand Brulhart reproduit une broderie représentant la résurrection de Rousseau à Ermenonville, exécutée par la

mère de Dufour en 1803 (fig. 17)<sup>22</sup>, et relève combien l'enfance et l'adolescence de Dufour ont été imprégnées par le culte de Jean-Jacques; selon lui, c'est donc à Dufour qu'il convient d'attribuer et le choix du lieu et celui du nouveau toponyme. Cette hypothèse est tout à fait vraisemblable, encore qu'il serait intéressant de savoir si les autres protagonistes ont été élevés dans les mêmes idéaux que le futur général. De toute manière, la broderie dérive manifestement d'une gravure coloriée de Christian Gottlob Geissler, artiste allemand vivant à Genève, publiée en 1794<sup>23</sup>.

Le sculpteur genevois James Pradier, établi à Paris, reçoit en 1830 la commande du monument, qui sera inauguré solennellement le 24 février 1835<sup>24</sup>. La statue (fig. 18), qui aujourd'hui regarde le lac, était d'abord tournée vers l'aval<sup>25</sup>. Ce dernier fait montre à l'évidence que l'érection du monument Rousseau ne doit pas être considérée comme un acte isolé, soit comme une intervention située par hasard dans le voisinage des autres, mais qu'elle constitue au contraire la clé de voûte de l'opération des Bergues dans son ensemble. Rousseau tient sur son genou un livre ouvert dans lequel il semble avoir tout juste écrit cette phrase de l'*Emile*: «si la vie et la mort de Socrate sont d'un sage, la vie et la mort de Jésus sont d'un Dieu»<sup>26</sup>. L'île, au milieu des quartiers transformés, passe encore à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour l'«orgueil de la cité»<sup>27</sup>.



17. Pernette Dufour, Résurrection de Rousseau à Ermenonville (broderie; collection privée, Genève).



18. James Pradier, Monument à Jean-Jacques Rousseau, 1834.

### *Le dessein politique*

Notre exposé partait d'une intervention limitée, ayant pour but de construire quelques immeubles dans un secteur urbain jusqu'alors peu développé. A la fin de l'opération, nous constatons que les travaux menés à chef à l'embouchure du lac intéressent la ville entière. Comme il n'est à aucun moment question d'un plan d'ensemble, on pourrait croire que c'est une coutume genevoise d'aborder les problèmes d'urbanisme en ordre dispersé<sup>28</sup>; toute réflexion théorique fait en effet défaut qui permettrait d'énoncer un concept général. Dès lors, de deux choses l'une: ou bien on a réellement planifié au coup par coup sans représentation globale, ou bien certains protagonistes avaient bel et bien une vision à long terme des changements souhaités, sans toutefois l'avoir rendue publique.

De toute manière, il apparaît à l'évidence, l'opération

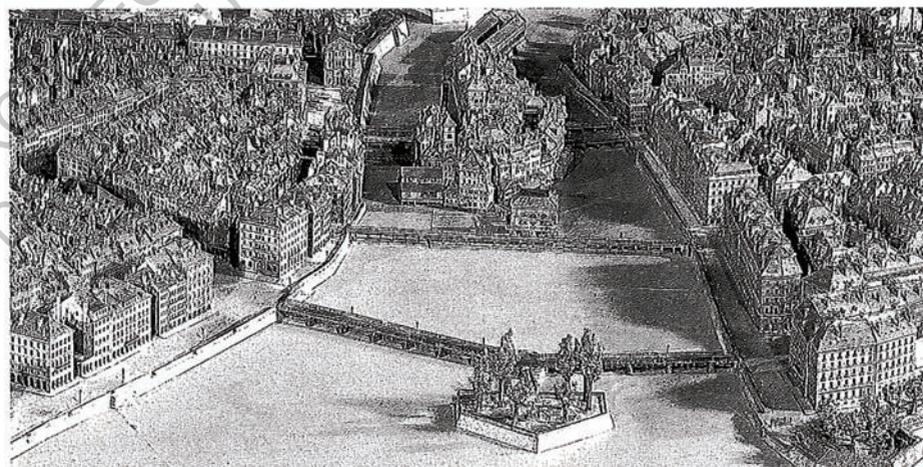
étant achevée, qu'elle ne visait pas simplement à améliorer un spectacle urbain désagréable, mais bien davantage à *déplacer le centre de Genève*. C'est d'ailleurs ce qu'ont perçu les visiteurs du Jubilé de 1835. Le nouveau centre est un plan d'eau né d'une rupture qui semble avoir retourné l'espace urbain comme un gant. Ce centre vide, qui ne peut être occupé par personne, représente donc un espace idéal (fig. 19 et 20). Si l'on tient compte de ces données, le pont des Bergues, dont l'importance pour la circulation est des plus modestes, a pour fin essentielle de délimiter clairement la ville du côté du lac; l'ouvrage est d'ailleurs destiné aux piétons avant tout. Après l'établissement de la passerelle qui court devant la machine hydraulique, on peut même faire le tour de l'espace de ténémós liquide que détermine le pentagone.

Une nouvelle iconographie — elle ne se réduit plus aux aspects touristiques — semble avoir valorisé ce nouveau centre, comme si Genève se caractérisait désormais par sa métamorphose.

Avant le XIX<sup>e</sup> siècle, il n'y avait guère de tradition iconographique locale; c'est d'ailleurs assez tard que les vues de rues et de places gagnent en importance au regard des vues générales<sup>29</sup>. A partir de 1835 paraissent de nombreuses images du secteur urbain qui nous intéressent; elles rapprochent en outre les glaciers sublimes à l'aide d'une manipulation d'échelle et disposent toujours un vaporeur au premier plan comme symbole de la modernité.

Qu'au moment de la configuration du pentagone aucun argument politique n'ait été avancé s'explique par la prudence des protagonistes, tous adversaires de la Restauration. Ils ne savaient probablement pas eux-mêmes, au début, si le futur centre devait remplacer l'ancien ou seulement s'opposer à lui. Mais si l'on compare les accents symboliques tels qu'ils se distribuaient avant la Révolution et tels qu'ils sont placés après 1835, les intentions deviennent intelligibles (fig. 21): jusqu'à cette date, c'est la ville haute qui domine, avec la cathédrale et l'hôtel de ville, mais aussi les hôtels particuliers de l'aristocratie qui la couronnent comme une acropole; le long du fleuve s'étend la ville basse avec, précisément, les «rues basses» sur la rive gauche et le quartier turbulent de Saint-Gervais sur l'autre. Ici habite le «peuple». Les *représentants*, *natifs* et *habitants* indociles avaient tentés au XVIII<sup>e</sup> siècle par de nombreux soulèvements, révoltes et tumultes, de reconquérir leurs droits ou simplement d'en acquérir et, faute de dispositions analogues à la constitution américaine ou à la déclaration des droits de

19. Genève, le nouveau centre comme «ténémós liquide» (Ferdinand Tollin, entre 1843 et 1860, collection iconographique du Vieux-Genève).



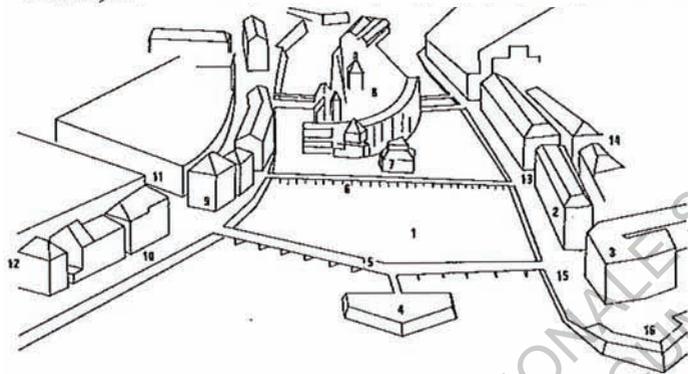
20. Genève en 1850, Maquette Magnin, détail; le secteur de l'opération des Bergues (collection iconographique du Vieux-Genève, Maison Tavel).

l'homme, ils avaient fait de Rousseau leur phare. Après l'opération des Bergues, ce même peuple dispose désormais d'un lieu qui lui est propre et qui s'étend entre les deux quartiers qui sont les siens.

Le centre neuf exerce une sorte de rayonnement sur la ville entière. Il prépare un espace privilégié pour un ordre social qu'il s'agit de constituer et qui n'existe encore nulle part. Le cœur de Genève n'est plus déterminé par le passé, dont le gouvernement de la Restauration est l'incarnation, il se trouve maintenant dans la ville basse.

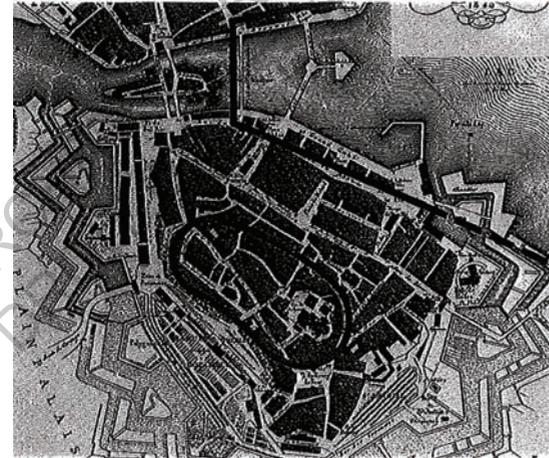
Partant de la politique d'investissement de Fazy, il faut maintenant examiner de nouveaux aspects de l'opération des Bergues, soit l'architecture comme expression d'une idéologie précise et la statue de Rousseau en tant que symbole de la société future.

Il est indiscutable qu'un calcul économique a été le moteur de toutes les transformations décrites jusqu'ici. Au lieu de spéculer à l'étranger, estime James Fazy, il faut investir à Genève même, dans la construction<sup>30</sup>. Après avoir enfin surmonté les difficultés de la manufacture familiale, Fazy ne veut plus risquer sa fortune dans l'industrie, mais bénéficier sans risques de la rente de situation de son propre terrain. Son cousin Fazy-Pasteur avait écrit dans une brochure parue en 1821: «si vous voulez exciter le rire inextinguible, proposez à nos capitalistes de s'intéresser dans une entreprise industrielle». C'est donc sans doute parce qu'il appartient à un certain milieu, dont il partage les idées, que James Fazy se contente d'empêcher sa rente parasitaire. De fait, la ville se développera sans industrie moderne jusque tard dans la seconde moitié du siècle, car les Genevois avaient aussi peur de l'incertitude que de la «classe dangereuse» des prolétaires. D'ailleurs, dans le livre de bronze que tient Rousseau, ce n'est pas non plus la première phrase de la seconde partie du *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité* qu'on lit («Le premier qui, ayant enclos un terrain, s'avisait de dire 'ceci est à moi', et trouva des gens assez simples pour le croire, fut le vrai fondateur de la société civile»)...



- |                                  |                            |
|----------------------------------|----------------------------|
| 1 Le «téménos liquide»           | 9 Hôtel de l'Ecu           |
| 2 Bloc de la Société des Bergues | 10 Grand Quai              |
| 3 Hôtel des Bergues              | 11 Place de la Fusterie    |
| 4 Ile Rousseau                   | 12 Place du Molard         |
| 5 Pont des Bergues               | 13 Place Chevelu           |
| 6 Pont de la machine             | 14 Rue Rousseau            |
| 7 Machine hydraulique            | 15 Quai des Bergues        |
| 8 l'Ile                          | 16 Bastion de Chantepoulet |

L'urbanisme pratiqué par la Société des Bergues se fonde sur l'initiative privée, laquelle considère l'Etat, conformément à l'hypocrite doctrine libérale, comme un moyen subordonné à ses fins à elle. Le gouvernement détesté y contribue, probablement sans comprendre ce que le projet implique par surcroît à moyen ou à long terme. Tout est facilité par la circonstance que les mêmes personnes revêtent des fonctions différentes.



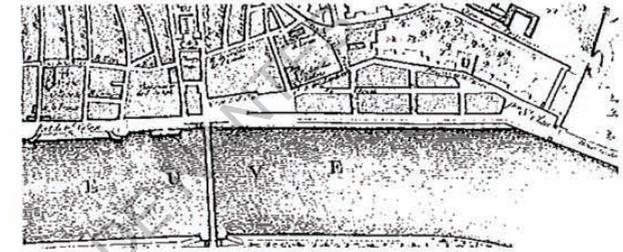
21. Genève, l'acropole de l'oligarchie sur la colline (avec la cathédrale et l'hôtel de ville) et le nouveau centre au milieu des quartiers populaires.

2. Genève, le bloc du quai des Bergues, l'hôtel des Bergues, le pont des Bergues, l'île Rousseau et le téménos liquide, aujourd'hui.

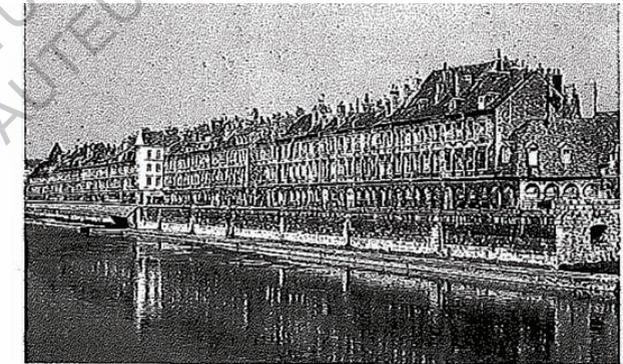




23. Genève, le bloc du quai des Bergues (relevé de 1940, dans: «Genava»; n.s. XXV, 1977, p. 167).

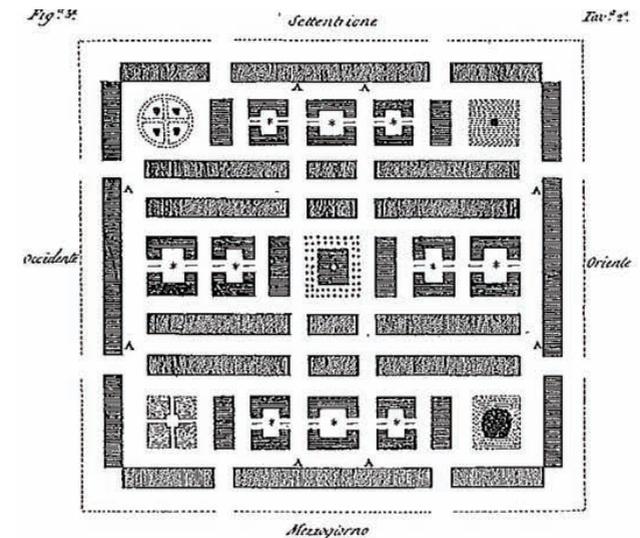


24. Lyon, quartier Saint-Clair (plan de Joubert, 1773, détail, in: Soufflot et l'architecture des Lumières, Paris, 1980).



25. Besançon, quai Vauban.

Cet urbanisme s'exprime au moyen d'une architecture qui présente des traits tout à fait spécifiques. Le bloc du quai des Bergues (fig. 22 et 23) a des précurseurs à Genève même, comme à la Corraterie (Vaucher, 1827), à la rue Beauregard (Matthey, 1774) ou même dans le projet d'extension de Micheli du Crest (1730)<sup>31</sup>. Il a déjà été relevé que le quartier des Bergues offre une grande analogie avec le quartier Saint-Clair que Germain Soufflot projette à Lyon en 1745 et exécute depuis 1754 (fig. 24)<sup>32</sup>; on pourrait ajouter d'autres exemples, comme le quai Vauban à Besançon, dont les deux très longues rangées de maisons (avec arcades en plein cintre et mezzanines) datent du début du XVIII<sup>e</sup> siècle, si ce n'est même de la fin du XVII<sup>e</sup> (fig. 25), voire l'*Addizione Lambertina* à Senigallia, du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, ou encore les bâtiments de la reconstruction de Lisbonne après le tremblement de terre de 1755<sup>33</sup>. Dufour propose lui aussi en 1843 d'agrandir Genève sur le plateau des Tranchées au moyen de files parallèles de maisons<sup>34</sup>. Cet *urban design* formé de parallélépipèdes rectangles juxtaposés n'a pas encore fait l'objet d'une recherche propre, mais la solution élaborée pour les Bergues possède une indubitable actualité. Sur le plan théorique, le traité de Vincenzo Marulli *Su l'architettura e su la nettezza delle città* (Florence, 1808) n'est pas pour démentir ce point de vue, car les schémas urbains qu'il contient (fig. 26) ont une parenté certaine avec la morphologie et la typologie des bâtiments qui s'élèvent sur le *ring* genevois après 1850 (fig. 27). Cet urbanisme repose sur l'addition de blocs identiques; il se distingue par l'isomorphisme et l'homogénéité spatiale: ses alignements d'immeubles disposés *staccato* sont dépourvus de hiérarchie et obéissent donc



26. Vincenzo Marulli, «Pianta di una nuova città, per uno spazio piano» (de *Su l'architettura e su la nettezza delle città*, Florence, 1808).

au principe d'égalité<sup>35</sup>. Cette architecture minimaliste ne répond pas seulement aux programmes usuels, mais aussi aux nouvelles fonctions, tels qu'hôtel, prison, bâtiments industriels. Le logement, distribué selon les exigences de l'hygiène, reste cependant son objet principal.

Saint-Gervais n'était jusqu'alors habité que par des ouvriers. Or, la Société des Bergues y bâtit des immeubles bourgeois, ce qui modifie la structure sociale du quartier; elle se conforme par là à une pratique qui domine à Londres avant de devenir courante à Paris et qui a pour but de livrer le centre de la ville aux mieux lotis du Tiers Etat. Le principe d'égalité s'entend donc restrictivement.

Ce nouvel espace urbain, dérivé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, de l'espace absolu newtonien<sup>36</sup>, présente dans sa transparence et dans son ouverture des traits « utopiens »<sup>37</sup>. La substitution du tissu urbain de la fin du moyen âge, constitué de hautes maisons contiguës que l'on croyait non typifiées en raison de l'entassement des constructions annexes, satisfait le premier critère, celui de la transparence. Le dégagement du plan d'eau défini par les nouveaux quais répond au second, celui de l'ouverture, puisqu'il permet le regard en direction du lac. La ville future doit être entièrement accessible à l'esprit.

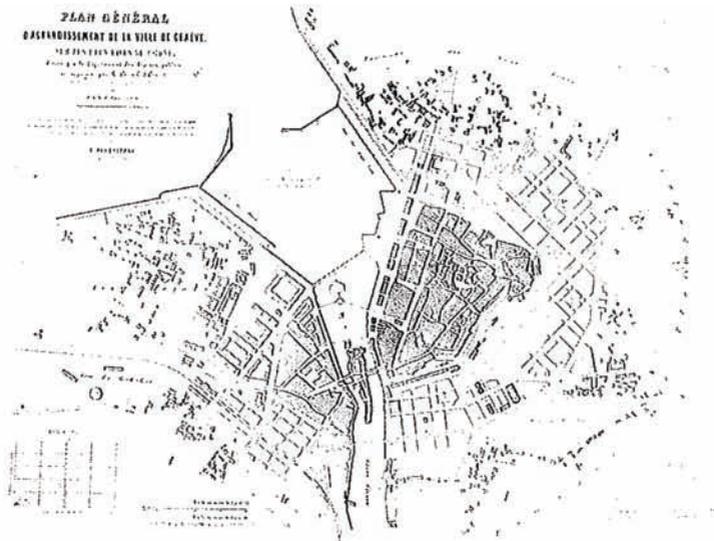
Au cours de cette première phase, celle qui précède la démolition des fortifications, les autres quartiers sont à peine touchés. La planification des surfaces à bâtir devenues libres après cette démolition — elles appartiennent à l'Etat — offre la première occasion d'utiliser systématiquement le bloc-type sur le *ring* genevois (encore qu'à cet urbanisme de bâtons se mêlent quelques traits d'un urbanisme de figures). Ensuite, lors de la haussmannisation des « rues basses » qui se prolongera jusqu'après la première guerre mondiale, le modèle ne sera plus pratiqué avec la même rigueur. Peut-être faut-il même considérer le plan Braillard de 1935 (fig. 28) comme un dernier rappel de la même conception, épurée par le rationalisme des CIAM.

Innovations techniques, maîtrise économique du sol, conception spatiale *up to date*, tels les traits pertinents relevés jusqu'ici. Ce qui manque encore, c'est le facteur fondamental d'un dessein politique qui les sous-tendrait. Le gouvernement de la Restauration approuve les différentes interventions et tolère l'hommage à Rousseau, probablement sans se rendre compte qu'il prépare ainsi sa propre disparition. Il est clair, après coup, que la survivance de ce régime était inconciliable avec l'idéologie que les transformations supposaient.

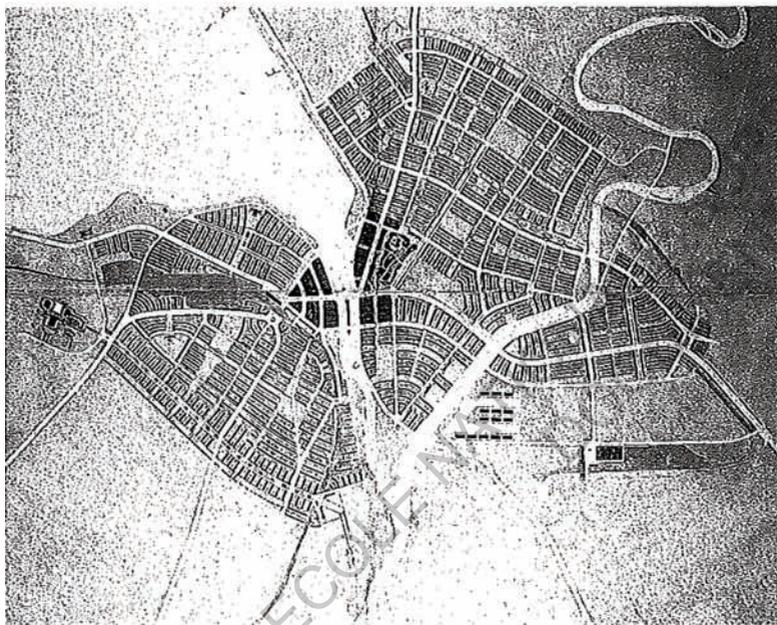
Les éléments politiques qui ne s'expriment qu'indirectement dans l'opération des Bergues proprement dite se laissent en revanche identifier dans la suite des actes dont l'inauguration de la statue de Rousseau est l'aboutissement. On distinguera trois aspects dans les manifestations en l'honneur du philosophe: relativement au calvinisme, par rapport au gouvernement de la Restauration, enfin en fonction de Rousseau lui-même.

Hasard ou intention, la statue s'inaugure juste avant le troisième centenaire de la Réforme. Les protestants qui confluent à Genève du monde entier se demandent quel est « ce culte incroyable rendu à Rousseau au centre du plan d'eau »<sup>38</sup>. Certes, les promoteurs n'ignorent nullement qu'entre les idées de Rousseau, en particulier dans la *Profession de foi du vicaire savoyard*, et le calvinisme — pour ne rien dire du catholicisme — il existe comme une nuance non négligeable. Bien qu'eux-mêmes d'extraction calviniste, ils sont cependant d'avis qu'il faut célébrer le grand Genevois. La transformation de la sensibilité religieuse (qui va jusqu'à se réduire, chez certains, au pur sentimentalisme) affecte une large part de la population. On observera aussi que la phrase inscrite dans le livre de bronze n'est rien d'autre qu'une déclaration déiste. Le pasteur presbytérien Malan, adversaire acharné du projet de monument, réagit avec des arguments tantôt théologiques et tantôt sociaux<sup>39</sup>. Les deux groupes s'engagent dans un dialogue de sourds. C'est le « faux sage » (Malan dixit) qui l'emporte finalement, moins sur le calvinisme d'ailleurs que sur les séquelles politiques de l'Ancien Régime qui l'avait poursuivi, en d'autres termes sur la Restauration.

C'est que la statue ne revêt pas simplement un caractère commémoratif. Elle possède surtout une valeur déclaratoire. La cérémonie d'inauguration du 24 février 1835 n'a pas pour fin première de manifester la résurrection de Rousseau comme la broderie de Mme Dufour mère l'avait déjà fait, elle certifie bien davantage la renaissance d'un symbole qui avait déjà servi avec succès, parce qu'il signifie à la fois le refus du passé et la volonté d'un avenir nourri d'espoir et de justice. La cérémonie n'est pas rétrospective et nostalgique, elle vise à remettre en vigueur une pensée estimée capable d'informer la société future. La cérémonie d'inauguration doit donc se comprendre comme l'acte de fondation de cette même société. Elle se déroule d'ailleurs sur le modèle des manifestations révolutionnaires, dégage certaines lignes de force dans la pensée de Rousseau, appelle à l'unité et à l'égalité, parvenant ainsi à sacraliser un lieu qui, sans cela,



27. Genève, le *ring* qui remplace les fortifications du XVIII<sup>e</sup> siècle (Léopold Blotnizki, Département des travaux publics, Genève, 18 décembre 1855-2 juillet 1858).



28. Genève, plan Braillard, 1935.

ne serait rien.

«La plus grande partie de la population était sur pied pour l'inauguration de la statue de J.-J. Rousseau. De bonne heure, le nouveau quai du Rhône, le pont des Bergues et le bastion de Chantepoulet, où la foule s'élevait en amphithéâtre, étaient couverts de monde. Toutes les croisées des belles maisons de ces quartiers étaient garnies de dames (...). L'île était ornée avec un goût infini, les feuillages et les fleurs s'entrelaçaient en guirlandes heureusement disposées. La statue était recouverte d'un voile vert semé d'étoiles d'or, là se trouvaient réunis les membres du comité de souscription, James Pradier, des officiers et sous-officiers de la milice, toutes les personnes faisant partie des corps d'élite de la nation, qui avaient voulu assister à cette fête. A deux heures, au sein des détonations de l'artillerie et au bruit [sic] d'une excellente musique, le voile a été enlevé (...). Alors Fazy-Pasteur prononça un discours (...)».

Le soir même se déroule une fête populaire. «Des feux d'artifice partaient de l'île et des bateaux à vapeur; des pétards, des cris de joie éclataient au milieu d'une foule pressée (...) le tout sans le moindre tumulte, sans le plus léger froissement (...)». Et plus loin: «Les trois partis rétrogrades de Genève ont eu chacun leur mot dans cette circonstance; les méthodistes ont prétendu que c'était une profanation; les catholiques fanatiques ont dit qu'on élevait le veau d'or, et les doctrinaires [i.e.: calvinistes, également fanatiques] ont assuré que Rousseau n'était pas un homme extraordinaire»<sup>40</sup>.

La rédaction du journal *L'Europe centrale* entend donner l'impression que presque tout Genève participe à l'inauguration et que la fête est une démonstration de la *volonté générale*, qu'elle remplit donc la première condition de la démocratie selon Rousseau. La population s'est rassemblée quasiment en amphithéâtre autour de l'île, qui joue pour la première fois le rôle d'ombilic de la ville — une disposition que Mona Ozouf tient pour particulièrement caractéristique de ce type de manifestation<sup>41</sup>. C'est ainsi seulement que l'appropriation collective du plan d'eau, c'est-à-dire du nouveau centre, est possible — autre trait typique par lequel le fleuve s'avère la scène idéale rassemblée quasiment en amphithéâtre autour de l'île, qui joue pour la première fois le rôle d'ombilic de la ville — une disposition que Mona Ozouf tient pour particulièrement caractéristique de ce type de manifestation<sup>41</sup>. C'est ainsi seulement que l'appropriation collective du plan d'eau, c'est-à-dire du nouveau centre, est possible — autre trait typique par lequel le fleuve s'avère la scène idéale

d'une réjouissance populaire<sup>42</sup>. A cela s'ajoute que le lieu est en plein air, « sous la coupole du ciel », et que « la fête escamote la ville »<sup>43</sup> parce qu'à l'endroit du spectacle, ce n'est pas celle-ci qu'on voit, mais seulement les nouvelles constructions. « Tous les éléments de la ville utopienne sont mis en place par la fête, avec leur conséquence gracieuse: la réciprocité des cœurs »<sup>44</sup> — du moins est-ce vrai tant que cette fête dure; « tout conflit disparaît d'une ville utopienne bien dessinée »<sup>45</sup>.

Le cœur de Genève ne bat plus sur l'acropole, il s'est déplacé sur cette île sans mémoire qui faisait partie d'une fortification, longtemps oubliée au milieu d'un plan d'eau...

La participation d'officiers et de sous-officiers et plus encore la présence de l'artillerie montrent que la cérémonie n'a pas attiré que le « peuple ». Ce dernier point révèle une importante concession du gouvernement, qui peu d'années auparavant s'était prononcé contre une statue en l'honneur de Rousseau, parce que « les citoyens [lui] ont élevé un monument dans leur cœur »<sup>46</sup>. Les organisateurs, espérant sans nul doute que les citoyens n'ouvriraient pas seulement leur cœur à Rousseau, mais aussi leur tête, mettent en scène cet acte solennel qui mobilise la population et qui est à la fois un avertissement et le signe d'une mutation politique.

La remarque selon laquelle la fête s'est déroulée « sans le plus léger froissement » est un bon présage pour l'égalité désirée, car s'il n'y a pas de tensions sociales, l'égalité est proche. Vérifier cette interprétation exigerait l'analyse des documents disponibles, mais la description concise publiée par *L'Europe centrale* l'accrédite déjà. Et que l'inauguration de la statue marque l'avènement d'une nouvelle époque, la répétition annuelle de la fête le jour de l'anniversaire de Jean-Jacques, le 28 juin, le montre également. Elle se répéta sur l'île jusqu'en 1846, année de la révolution radicale de James Fazy, qui mit fin à la Restauration<sup>47</sup>. Ensuite, elle eut encore lieu, mais ailleurs, jusqu'à une date inconnue.

Avant 1846, elle constituait comme une préfiguration de l'union étroite qui régnerait plus tard entre gouvernants et gouvernés. Après cette date, le fait qu'elle n'a plus lieu sur l'île s'explique probablement par une profonde divergence d'opinions au sein de l'ex-opposition. La constituante genevoise de 1841, puis la constitution de 1842 avaient vidé de sa substance l'Ancien Régime prolongé, sans toutefois tirer toutes les conséquences politiques du nouvel ordre juridique (cette constitution ne prévoyait toujours pas de représentation du peuple

dans son ensemble). Les libéraux et radicaux, naguère unis contre la Restauration, ne parviennent pas à s'entendre sur un programme commun et deviennent donc des adversaires. L'instauration d'une société répondant aux idées de Rousseau n'a pas lieu<sup>48</sup>. Pour les radicaux, le principe d'égalité, qui garantit l'homogénéité de la société, n'est pas négociable, tandis que les libéraux placent l'accent sur le principe de liberté, qui favorise l'épanouissement des individus.

Cette interprétation contradictoire de la démocratie permet de supposer que l'auto-censure qui avait, en 1835, empêché d'explicitier la teneur politique du discours d'inauguration n'était pas nécessairement dictée par la seule prudence; les instigateurs de l'hommage à Rousseau avaient déjà compris que leurs deux conceptions de la démocratie divergeaient. Jean-Jacques lui-même livre des arguments aussi bien aux partisans du communisme qu'aux champions de la bourgeoisie, à l'idylle comme à la terreur. Quel Rousseau voulait-on honorer? Celui pour qui l'individu n'est rien et l'Etat, tout? Ou celui qui exige un ordre politique et social juste, qui protège l'individu comme la société contre l'arbitraire des potentats et qui en outre assiste les faibles? Ou encore celui qui qualifie la propriété de fléau, celui qui veut la répartir équitablement, voire celui qui pense qu'elle est parfois plus importante que la liberté? L'auteur du *Contrat social* ou celui de la *Profession de foi*?

La cérémonie du 24 février 1835 laisse habilement ces questions sans réponse, ou plutôt ne les évoque même pas, parce qu'elle cherche avant tout à susciter des sentiments vagues et puissants. Elle procède à une espèce de déification profane, comme le confirme la description qu'en donne *L'Europe centrale*. La façon dont le monument est dévoilé n'est ni laissée au hasard ni dépourvue d'intentions — il s'agit en effet de la statue d'un *grand homme*, d'un prophète à la fois social et religieux. Le voile couvre un simulacre qu'il s'agit pour ainsi dire de révéler par un acte ayant la valeur d'un nouveau commencement. Le voile lui-même est vert, couleur qui connote traditionnellement la Nature, mais indique aussi que la figure représente un être éclairé, voire inspiré. Le voile est en outre semé d'étoiles, qui symbolisent également la qualité quasi céleste de Rousseau. Ces étoiles sont d'or, elles attestent la lumière surnaturelle, celle de la sagesse.

Dans cette allégorie un brin pompeuse, tout signifie, y compris l'orientation de la statue vers l'aval: elle se réfère au plan d'eau dont elle confirme la signification collec-

tive. A l'aide de cette combinaison de signes formant un ensemble codé, des hommes de l'âge utilitariste se sont efforcés d'exprimer la qualité exceptionnelle du penseur et du guide spirituel qu'était pour eux Rousseau. Les guirlandes, les fleurs et les feuillages (nous sommes en février!) lient enfin le thème de la renaissance de Jean-Jacques à celui de la régénération politique. Celle-ci ne débutera à Genève que six ans plus tard, alors que la moitié des cantons helvétiques avait modifié sa charte fondamentale dans un sens démocratique en 1830 déjà; le mouvement dit de Régénération et la régénération morale selon Rousseau sont d'ailleurs liés<sup>49</sup>; Rousseau contribue donc aussi à définir la Suisse de 1848. La formation d'une nouvelle pensée patriotique commune à toute la Confédération passe en outre par le recours à la Nature comme moyen d'unifier le pays. Selon Hans-Ulrich Jost<sup>50</sup>, les partisans de la Régénération entendent « transformer le sol en propriété et le territoire en patrie ».

### Le concept de refondation

Il faut commencer par faire justice d'une conception périmée de l'urbanisme selon laquelle ces réflexions circonstanciées sur Rousseau et sur l'île qui porte son nom n'auraient rien à voir avec les données de l'opération des Bergues<sup>51</sup>: une histoire de l'urbanisme qui prendrait les interventions matérielles en charge en laissant de côté les intentions qui les sous-tendent serait futile. Il ne peut être question d'histoire que si l'interprétation intègre la totalité des éléments signifiants. C'est d'ailleurs la seule procédure qui permet de conceptualiser à partir d'un cas concret, mais tenu pour exemplaire – encore qu'élucider la façon dont le sens vient aux villes soit toujours une entreprise périlleuse.

Nous avons formé l'hypothèse et tenté de prouver que les divers travaux exécutés en moins d'une décennie (quartier, quais, pont, île), jusqu'ici considérés séparément et valorisés du point de vue technique et esthétique seulement, constituaient un tout, ou plutôt témoignaient d'un *grand dessein* parce que le projet impliquait un but politique.

Nous avons ensuite montré qu'il s'agissait par là de déplacer le centre de la ville, ce qui a largement réussi. Pour pouvoir soumettre à un commun dénominateur la série des interventions, mesures et intentions (non-homogènes, mais liées et convergentes) qui forment l'opération des Bergues, il est nécessaire d'élaborer un concept inédit

dans l'histoire de l'urbanisme, celui de « refondation ». Pour autant que le soussigné le sache, ce concept n'a jamais été défini bien que la refondation soit un acte relativement fréquent et que le terme lui-même paraisse çà et là<sup>52</sup>.

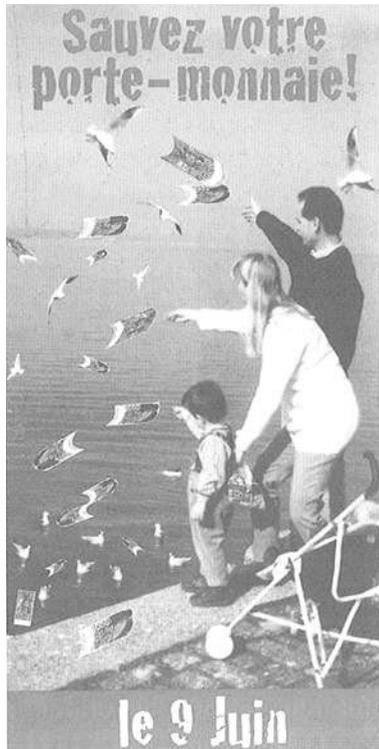
Pierre Lavedan a distingué entre *villes de fondation* et *villes d'accession*, soit entre les créations ex-novo et les croissances urbaines dites spontanées. Si une ville prospère et s'étend par étapes planifiées, on parle d'*extension*; si à la suite d'une catastrophe par exemple, elle est reconstruite ailleurs pour la même population jouissant des mêmes droits, il est question de *déplacement* ou de *transplantation* ou encore de *transfert*<sup>53</sup>; si elle est rebâtie plus ou moins entièrement sur elle-même en fonction d'un nouveau plan, il s'agit d'une *restructuration*. Aucune de ces notions ne rend compte des travaux dont l'impact intéresse pourtant la totalité de la ville tout en ne modifiant son plan que de façon minime, parce qu'ils n'y figurent qu'à titre de retouches: le critère décisif, c'est que de tels travaux, quoique d'une faible ampleur, ne déterminent rien de moins qu'une nouvelle répartition des lieux symboliques, si bien qu'il est nécessaire, après l'opération, de « lire » la ville considérée d'une façon différente.

La refondation suppose évidemment une ville existante, mais dont il importe peu qu'elle ait été fondée ou qu'elle ait crû « spontanément ». Par les corrections qu'elle inscrit à l'intérieur des limites urbaines, elle en fait l'équivalent d'une nouvelle ville. La refondation concerne toujours le centre, soit qu'elle le déplace, soit qu'elle le double. Le déplacement signifie la mise hors jeu du pouvoir qui régnait jusqu'alors, le doublement qu'un nouveau pouvoir se dresse face à l'ancien pour s'opposer à lui ou en partager les prérogatives.

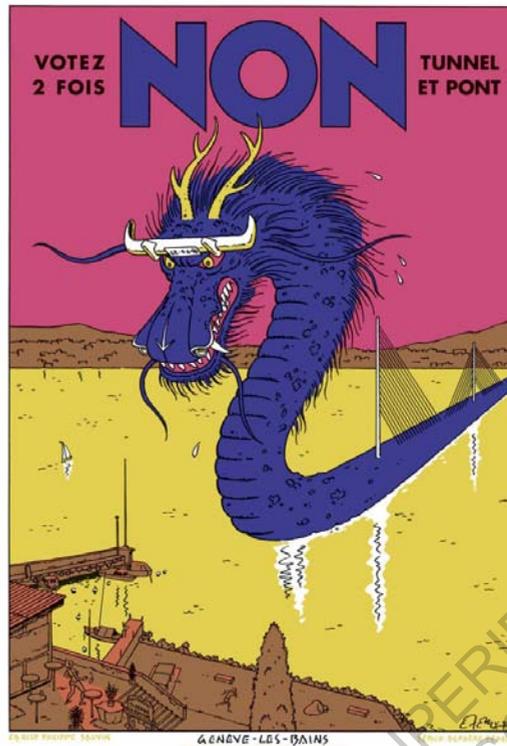
Pour qu'il y ait refondation, il est donc nécessaire que deux conditions soient satisfaites: une condition politique, qu'il s'agisse d'une passation de pouvoirs ou de l'émergence d'un contre-pouvoir; une condition relevant du domaine bâti, à savoir une ou plusieurs modifications physiques altérant la structure urbaine à l'occasion de ce changement politique.

A Genève, un projet destiné à relancer l'économie aboutit, qui cherche à marquer la structure urbaine de son empreinte au moyen de divers équipements, de la création d'un lieu communautaire et même d'un lieu symbolique. Si la population conflue vers le nouveau centre, c'est parce qu'il répond à l'attente des citoyens. Ce qui s'avère remarquable dans le cas de Genève, c'est que la refondation y advient à titre anticipé, puisqu'elle se produit avant même que les adversaires de la Restauration ne prennent le pouvoir. [...]

## AFFICHES VOTATIONS



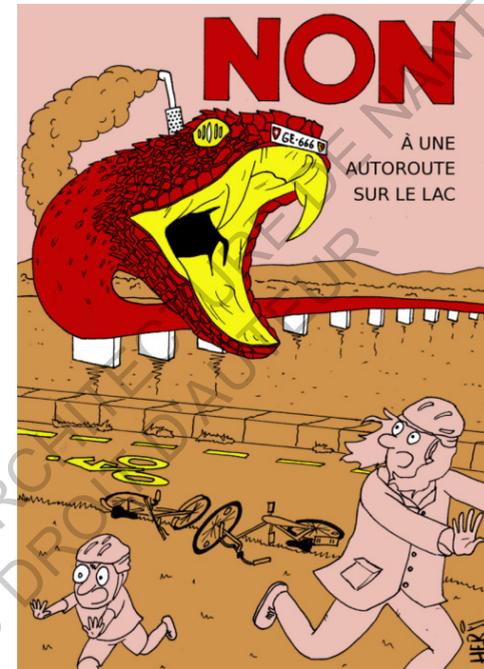
1. Affiche du collectif "Sauvons la Rade" en 1996



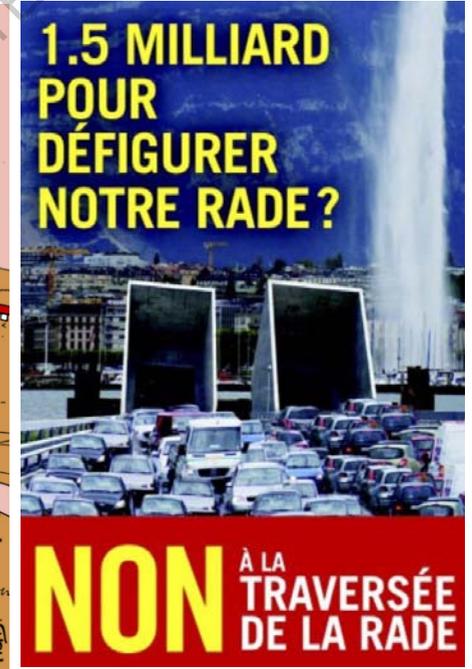
2. Source : internet, affiche Exem de 1996



3. Affiche du "Groupement transports et économie" en 1996  
Source 1 et 3 : "La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois", p.225



4. Source : Internet, Affiche "Pro-vélo" Genève, 2016



5. Source : Internet, affiche "Pro-vélo", "actif-traffic" 2014



6. Source : Capture d'écran du site internet du TCS, 2014

# Le plan pour mieux vivre à Genève



### Rive droite: des hôtels les pieds dans l'eau

La diminution du trafic permettra d'élargir les trottoirs et d'offrir aux visiteurs un accès au lac plus calme et agréable; les hôtels pourront profiter de ces nouveaux espaces pour animer les quais.



### Pont du Mont-Blanc métamorphosé

Un tram, une piste cyclable et de l'espace pour flâner: grâce à la diminution de 50% du trafic prévue sur le pont, de nouveaux aménagements feront la part belle aux transports publics et à la mobilité douce. Les Genevois et les touristes pourront redécouvrir dans le calme et l'espace ce magnifique point de vue sur la rade.



### Une vraie place devant les Bastions

La Place De Neuve pourra exprimer son héritage patrimonial et historique, en mettant en valeur le Grand Théâtre, le Conservatoire et le Musée Rath. De giratoire bruyant, elle deviendra une place saine de ce nom. La rue de la Croix-Rouge accueillera davantage de bus qu'aujourd'hui pour soulager les Rues-Basses.



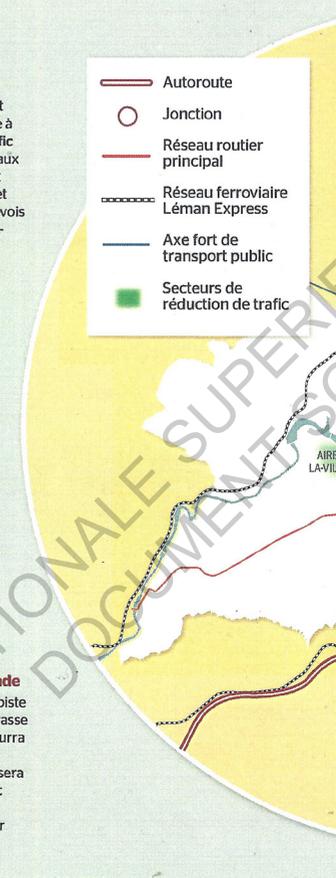
### Les quais rendus aux terrasses et à la promenade

Sur le quai Gustave-Ador, la piste cyclable sera élargie et la terrasse de la rue du 31-Décembre pourra accueillir ses clients en leur offrant plus d'espace. On passera des Eaux-Vives au bord du lac naturellement, les Genevois pourront redécouvrir le plaisir de vivre au bord de l'eau.

### Un tiers de trafic en moins dans l'hyper-centre



- Autoroute
- Jonction
- Réseau routier principal
- Réseau ferroviaire Léman Express
- Axe fort de transport public
- Secteurs de réduction de trafic



# Le plan pour mieux vivre avec la grande traversée du lac

### 220 000 habitants qui subissent moins de bruit routier

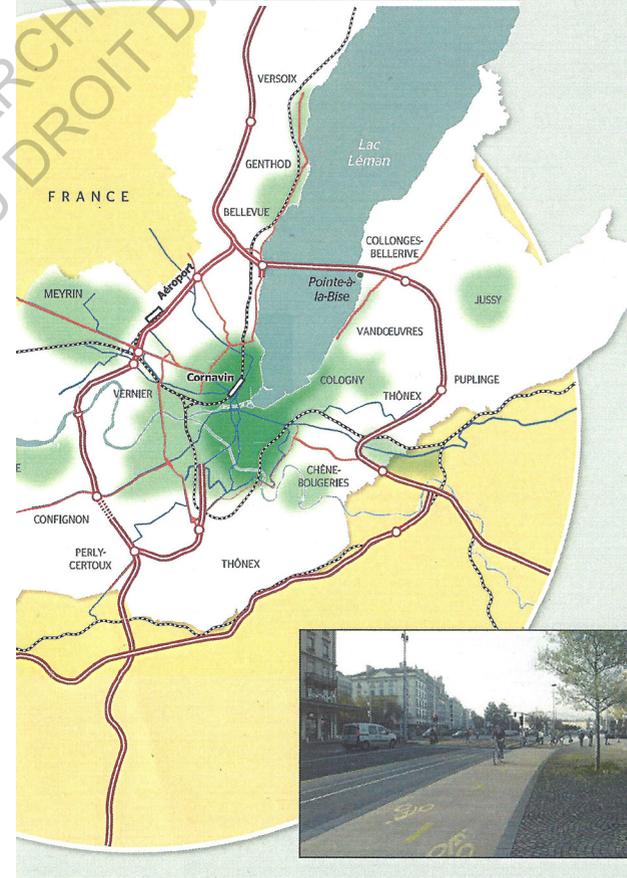
La diminution du nombre de véhicules motorisés transitant par le centre et l'augmentation des espaces publics piétons que favorisera la traversée du lac permettront à l'équivalent de la moitié de la population du canton de vivre dans un environnement moins bruyant.

### Des temps de déplacement plus courts

Grâce au périphérique autoroutier que permettra la traversée du lac, les temps de parcours de ou en direction de la Rive gauche et d'une partie du sud du canton vont s'en trouver considérablement diminués. Ainsi, le trajet Puplinge-Aéroport sera raccourci de seize minutes tandis qu'aller de Veyrier à Lausanne prendra vingt minutes de moins qu'aujourd'hui.

### 100 000 habitants du centre qui respirent mieux

L'importante diminution du trafic automobile dans le centre va permettre de drastiquement diminuer les émissions polluantes dues aux véhicules motorisés. Près de 100 000 personnes, soit l'équivalent de la moitié de la population de la ville de Genève, pourront ainsi bénéficier directement de cette amélioration de la qualité de l'air.



### Réserve naturelle de la Pointe-à-la-Bise agrandie

Parmi les nombreuses mesures environnementales prévues pour compenser la construction de la traversée du lac figure notamment l'agrandissement de la réserve naturelle de la Pointe-à-la-Bise, grâce à deux nouvelles îles aménagées pour maintenir l'herbier lacustre et les zones de frayage de la faune.

### Les quartiers du centre pacifiés

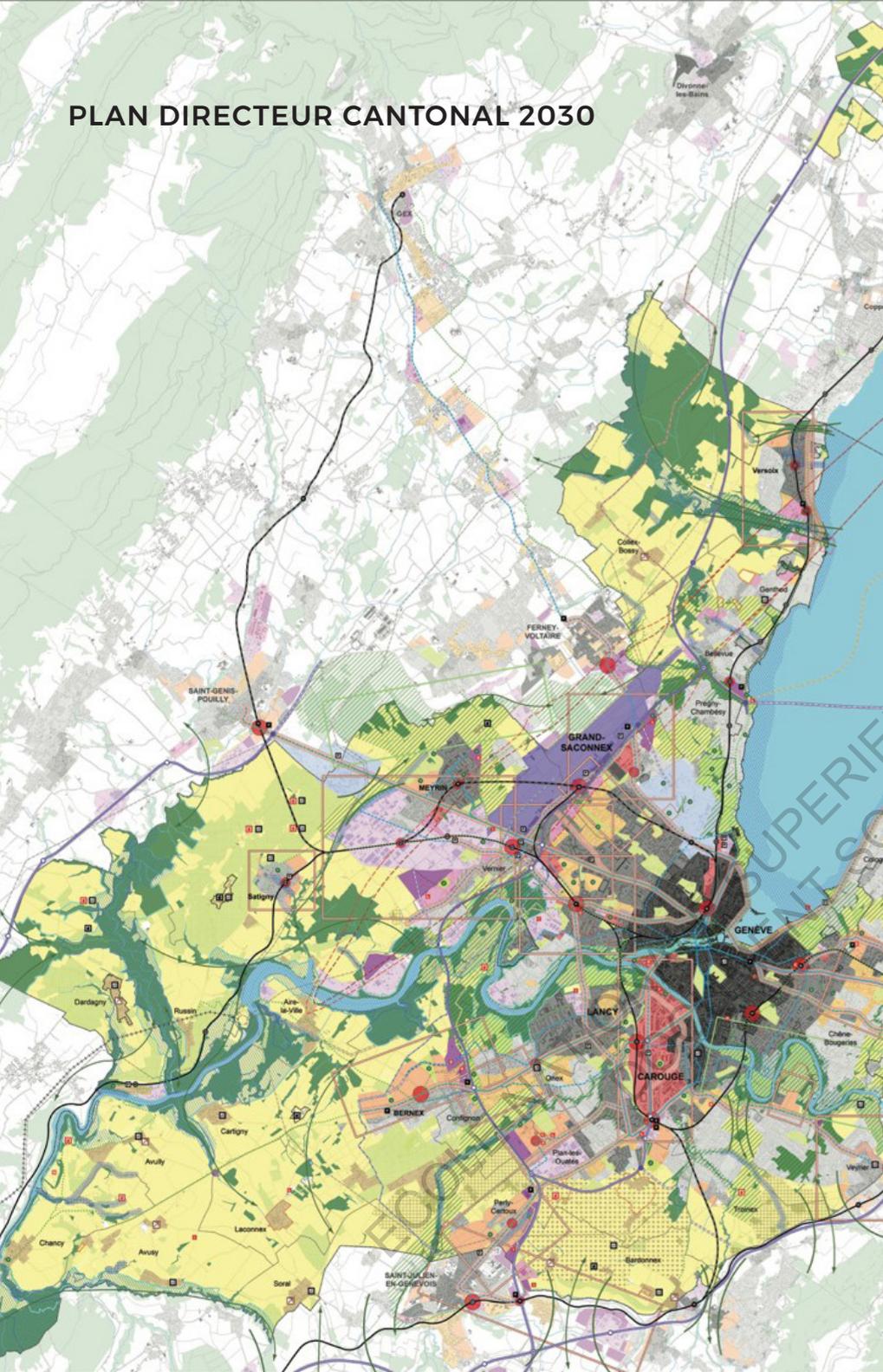
La diminution générale de trafic au centre permettra d'accueillir sur les grands axes routiers le trafic qui aujourd'hui s'immisce dans les quartiers denses de la ville, tels que les Eaux-Vives, Plainpalais-La Cluse, Saint-Jean ou bien encore Vieusseux. Des aménagements urbains permettront d'agrandir les espaces pour que les habitants puissent y vivre avec davantage d'espace et de sécurité.

### L'Horloge fleurie redécouverte

Plutôt que le bruit assourdissant dégagé par la proximité des files de voitures aujourd'hui, l'Horloge fleurie et le Jardin anglais bénéficieront d'un vaste trottoir aménagé pour la promenade et la flânerie. Les vélos pourront quant à eux circuler en toute sécurité dans les deux sens en longeant le Jardin anglais.



# PLAN DIRECTEUR CANTONAL 2030



## PLAN DIRECTEUR CANTONAL 2030 SCHEMA DIRECTEUR CANTONAL - CARTE

LES PÉRIMÈTRES ET TRACÉS SONT REPRÉSENTÉS DE MANIÈRE APPROXIMATIVE  
LA DÉLIMITATION EXACTE SERA APPRÉHÉE À L'OCCASION DES PLANNIFICATIONS  
SÉLÉCTIONNÉES

### URBANISATION

Données de base	Contenus de plan directeur	Numéros de fiche
	Destination possible de la zone urbaine	A01
	Destination différente de la zone urbaine	A02
	Destination possible des zones futures	A03
	Utilisation des zones de la zone ville	A04
	Renouveau urbain mixte	A05
	Destinations différentes à dominante habitative de la zone ville	A06
	Extension urbaine à dominante habitative	A07
	Secteur des implantations industrielles	A07
	Zone structurante	A08
	Destination des zones industrielles et des zones d'activités mixtes autorisées	A08
	Destination différente de zones mixtes autorisées et équipements de la zone ville	A07/A08
	Équipement urbain à dominante activités et équipements	A07/A08
	Parc et aire de stationnement en projet	A11
	Jardins familiaux en projet	A14
	Grand projet	A17
	Axe structurant	A18
	Centrale prioritaire / nécessaire à développer	A10/A12/A19
	Centre principal / centre régional / centre local / cantonale	A19
	Grand équipement public / en projet / démantèlement / centre urbain / centre communautaire / centre de quartier	A12/A13/A19
	Village hors agglomération / extension projetée	A06
	Habitat en zone agricole / stationnement voirie / aménagement d'habitat	A06
	Site central protégé à protéger	A16
	Site central d'importance nationale	A16

### NATURE - PAYSAGE - AGRICULTURE

Données de base	Contenus de plan directeur	Numéros de fiche
	Zone agricole	CG1/CG2
	Conservation de la zone à titre agricole	CG1
	Surface d'aménagement (SUA)	CG1
	Culture vivrière	CG1
	Secteur pour l'agriculture spéciale / sous conditions	CG1
	Site naturel et paysage protégé / patrimoine ou intérêt de valorisation	CG1
	Intérêt local des paysages, sites et monuments historiques (IML) ou sites d'intérêt régional (SIR)	CG1
	Patrimoine de caractère / projet patrimonial de caractère ou projet patrimonial de caractère	CG1
	Intégration / réhabilitation d'éléments patrimoniaux dans des sites inscrits sur le territoire - projet initial / projet de mise	CG1
	Culture florissante	CG1
	Corridor biologique / corridor à espèces	CG1

### MOBILITÉ

Données de base	Contenus de plan directeur	Numéros de fiche
	Ligne de chemin de fer en service ou projet / projet / conception à étudier	CG1
	Gare ou halte en projet	CG1
	Axe fort TC (tram, métro, ligne rapide aux urbanistes) / projet engagé ou programmation à étudier	CG1
	Axe moyen TC (tram, métro, ligne rapide aux urbanistes) / projet engagé ou programmation à étudier	CG1
	Échangeur, jonction, demi-jonction autoroutière à étudier et à développer à étudier	CG1
	Parcs relais (100 places et plus) / à étudier (sans parking dédié de 100 places)	CG1
	Lignes alternatives passagères de mobilité douce en projet / pour une voirie et infrastructure modifiée (voies)	CG1
	Circuits structurants des mobilités diverses ou complémentaires (CSP 100, 200 et CSP 100/200)	CG1

### APPROVISIONNEMENT, ÉLIMINATION, RISQUES

Données de base	Contenus de plan directeur	Numéros de fiche
	Obstacle	CG1/CG4
	Géologie	CG1
	Ligne électrique 380 kV (200 kV-150kV) / Perturbation de la ligne électrique 380 kV	CG1

# PROJET LAURÉAT DU CONCOURS D'IDÉES DE LA RADE

Projet : "Au ras de l'eau" - Pierre-Alain Dupraz Architecte ETS FAS



Quai Wilson, rive droite. Revalorisation des berges et de l'accès au lac.



Plan du projet de rade



Quai Gustave-Ador, rive gauche. Guinguettes et promenades publiques.



Quai du Mont Blanc, rive droite. Plateforme pour baignade et activités.

# ABRÉVIATIONS

- **CEVA** : Liaison ferroviaire Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse.
- **CRR** : Centre de recherche sur la rénovation urbaine.
- **DAEL** : Département de l'Aménagement, de l'Équipement et du Logement du Canton de Genève.
- **DALE** : Département de l'Aménagement, du Logement et de l'Environnement.
- **DTP** : Département des Travaux Publics, anciennement DTPE.
- **IAUG** : L'Institut d'Architecture de l'Université de Genève.
- **MCG** : Mouvement des Citoyens Genevois.
- **MGC** : Mémorial du Grand Conseil.
- **OCSTAT** : Office Cantonal de la Statistique.
- **OFROU** : Office Fédéral des Routes. Créé en 1998. autorité suisse compétente pour l'infrastructure routière et le trafic individuel. Chapeauté par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), il oeuvre en faveur d'une mobilité routière durable et sûre. (source : site de la confédération suisse).
- **PDC** : Parti Démocrate Chrétien.
- **PLR** : Parti Libéral Radical. 3e parti de Suisse. Orientation centre/centre droite.
- **PPP** : Partenariat Public-Privé

- **TCS** : Touring Club Suisse
- **TPG** : Transports Publics Genevois
- **TDG** : Tribune de Genève, quotidien genevois
- **UDC** : Union Démocratique du Centre. parti politique et conservateur de Suisse. Le plus à droite des partis représentés au gouvernement. Premier parti de Suisse.

# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES

- **Augé Marc**, *Un ethnologue dans le métro*. Paris, Hachette, 1986 -125 p.
- **Augé Marc**, *Non lieux*. Paris, Seuil, 1992 -150 p.
- **Bessat Frédéric, Roule Pascale, Surchat Vial Nicole**, (sous la direction de) *Genève Agglo 2030, un projet pour dépasser les frontières*. Marseille. Parenthèses. 2010 -219 p.
- **Bézaguet Laurence, Hiler David**, *La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois*, Editions de l'Eau, Genève, 1996 -238 p.
- **Chavier Eric**, *La rocade bordelaise : une exploration anthropologique*. Lormont, Le bord de l'eau, 2016 -130 p
- **Choay Françoise**, *L'allégorie du patrimoine*. Paris, Seuil, 1992 -275p.
- **Comtesse Xavier, Van der Poel Cédric**, (dir) *Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique*. Zurich, Genève, NZZ / Tricorne / Avenir Suisse, 2006 - 208 p.
- **CRR, IAUG, DAEL, République et canton de Genève**, *1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève*, 2001 -177p.
- **Diener R., Herzog J., Meili M., de Meuron P., Schmid C.**, *La Suisse Portrait Urbain*.  
1, introduction. Basel. Birkhäuser. 2006 -231 p.  
2, frontières, communes, brève histoire du territoire. Basel. Birkhäuser. 2006 -231p.  
3, matériaux. Basel. Birkhäuser. 2006 -231 p.
- **Forel François-Aphonse**, *Le Léman monographique limnologique*. Genève, Slatkine, 1969.
- **Guichonnet Paul**, (dir), *Histoire de Genève*. Toulouse.

Privat, 1976 -406 p.

- **Groupe Genève 500 mètres de ville en plus**, *Genève, projet pour une métropole transfrontalière*. Ed l'Age d'homme, 2013 -167p.
- **Heidegger Martin**, *Essais et conférences : Bâtir Habiter Penser*. Paris. Gallimard. 1995 - 349 p.
- **Hiler David**, *Et pourtant, elle contourne. Le réseau autoroutier à l'épreuve de la démocratie*. Genève, Département des travaux publics, 1993 -162 pages.
- **Kaufmann Vincent, Sager Fritz, Ferrari Yves, Joye Dominique**. *Coordonner transport et urbanisme*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2003 - 220 p.
- **Lefebvre Henri**, *Le droit à la ville, tome 1, Espace et politique*. Paris, Anthropos, 1972 - 164 p.  
*Le droit à la ville, tome 2, Espace et politique*. Paris, Anthropos, 1972 - 174 p.
- "Le voyage singulier" *Regards d'écrivains sur le patrimoine Genève - Rhône Alpes*. Paroles d'Aube. 1996 - 207 p.
- **Lynch Kevin**, *L'image de la cité*. Paris, Dunod, 1969 -221 p.
- **Mangin David**, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*. Paris. Ed. de La Villette, 2004 - 398 p.
- **Riegl Aloïs**, *Le culte moderne des monuments, son essence et sa genèse*, Paris, Seuil, 1984 -122 p.
- **Rossi Aldo**, *L'architecture de la ville*. Paris, L'Equerre, 1981 - 295 p.
- **Rousseau Jean-Jacques**, *Julie ou La nouvelle Héloïse*. Paris, Garnier- Flammarion, 1967.

- **Barthes Roland**, *Centre-ville, centre-ville*, dans *L'empire des signes*. Genève, Skira, 1970 - pp.44-46.
- **Corboz André**, *La "Refondation" de Genève en 1830* (Dufour, Fazy, Rousseau), 1992.
- **Lefebvre Henri**, *L'espace social est un produit (social) : implications et conséquences*, dans *La production de l'espace*. Paris, Anthropos, 2000 -pp39-57.
- **Manzoni Béatrice, Oguey Suzanne, Ola Söderström**, *Lendemain d'échecs. Conduites de projet et aménagement d'espaces publics à Genève*, 2001 -10p.
- **Ramuz Charles-Ferdinand**, *La région du Léman*, dans *La Suisse Romande*. Grenoble, B. Arthaud, 1936 - pp74-116
- *1970-2009 : 40 ans d'observation conjoncturelle à Genève*. Genève, OCSTAT, 2010 - 52 p.

BROCHURE

- **Département de l'urbanisme**, *Genève, plan directeur cantonal 2030*. Genève, 2013 - 56p.

RAPPORTS D'ÉTUDES

- *Rapport intermédiaire du groupe de travail "Contournement de Genève"*. Septembre 2003. Département de l'Intérieur, de l'Agriculture et de l'Environnement
- *Rapport final des études du groupe de travail "Contournement de Genève"*. Septembre 2004. Département de l'Intérieur, de l'Agriculture et de l'Environnement
- *Etude préliminaire : Rapport de synthèse de l'étude d'opportunité*. Mars 2013. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication-OFROU.

20 min :

- 05-03-2015  
<http://www.20minutes.fr/nantes/1555131-20150305-nantes-projet-pont-transbordeur-passe-grand-oral-jeudi>  
Consulté le 20-05-2017
- 16-12-2015  
<http://www.20minutes.fr/nantes/1751551-20151216-nantes-30-annonces-font-suite-grand-debat-loire>  
Consulté le 20-05-2017
- 02-05-2016  
<http://www.20minutes.fr/nantes/1838019-20160502-loire-atlantique-region-veut-relancer-projet-franchissement-entre-nantes-saint-nazaire>  
Consulté le 20-05-2017
- *Pont ou tunnel? Une décision tombera en 2017*. 23-11-2016  
<http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/11439435>  
Consulté le 23-02-2017
- *Les «craintes subsistent» sur la traversée du lac*. 06-02-2017  
<http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/Les--craintes-subsistent--sur-la-traversee-du-lac-13020446>  
Consulté le 23-02-2017

Le Courrier :

- *L'UDC souhaite construire un tunnel sous la rade. Quelles seraient les conséquences d'un «oui» à son initiative?* 13-09-2014  
[https://www.lecourrier.ch/123796/traversee\\_de\\_la\\_rade\\_les\\_enjeux](https://www.lecourrier.ch/123796/traversee_de_la_rade_les_enjeux)  
Consulté le 17-03-2017
- *La traversée du lac va refaire des vagues au Grand Conseil*. 27-01-2016  
[https://www.lecourrier.ch/136003/la\\_traversee\\_du\\_](https://www.lecourrier.ch/136003/la_traversee_du_)

lac\_va\_reaire\_des\_vagues\_au\_grand\_conseil Consulté le 07-03-17

- *Traversée du lac: des questions anciennes toujours d'actualité.* 15-05-2016  
[https://www.lecourrier.ch/139073/traversee\\_du\\_lac\\_des\\_questions\\_anciennes\\_toujours\\_d\\_actualite](https://www.lecourrier.ch/139073/traversee_du_lac_des_questions_anciennes_toujours_d_actualite) Consulté le 17-03-2016

#### **Le Dauphiné:**

---

- *Un pont au-dessus du lac Léman pour désengorger le trafic.* 12-04-2011  
<http://www.ledauphine.com/ain/2011/04/11/un-pont-au-dessus-du-lac-leman-d-ici-2030-pour-desengorger-le-traffic> Consulté le 16-03-2017
- *Genève lance la Traversée du lac pour 2030.* 16-10-2014  
<http://www.ledauphine.com/economie-et-finance/2014/10/15/geneve-lance-la-traversee-du-lac-pour-2030> Consulté le 16-03-2017

#### **Le Messager :**

---

- *Genève : le projet de traversée du lac inquiète les Français.* 25-05-2016  
<http://www.lemessager.fr/genevois/geneve-le-projet-de-traversee-du-lac-inquiete-les-francais-ia928b0n162515#> Consulté le 25-11-2016

#### **Le Temps :**

---

- *Les milieux économiques plaident pour une traversée de la rade.* 11-09-2013  
<https://www.letemps.ch/suisse/2013/09/11/milieux-economiques-plaident-une-traversee-rade> Consulté le 17-03-2017
- *Une inauguration de la traversée du lac en 2030 reste possible* 17-04-2017

<https://www.letemps.ch/suisse/2017/04/17/une-inauguration-traversee-lac-2030-reste-possible> Consulté le 28-04-2017

#### **RTS :**

---

- *Les Genevois ont refusé la traversée de la rade.* Septembre 2014  
<http://www.rts.ch/info/regions/geneve/6179084-les-genevois-ont-refuse-la-traversee-de-la-rade.html> Consulté le 28-11-2016
- *Genève accepte la traversée du lac et refuse le projet sur les logements.* 05-06-2016  
<http://www.rts.ch/info/regions/geneve/7778848-geneve-accepte-la-traversee-du-lac-et-refuse-le-projet-sur-les-logements.html> Consulté le 23-11-2016

#### **Tribune de Genève :**

---

- *La grande traversée du lac se perd à l'horizon 2050.* 06-12-2012  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/grande-traversee-lac-perd-horizon-2050/story/15790281> Consulté le 05-12-2016
- *Traversée du lac : Le PLR envisage de lancer sa propre initiative.* 08-08-2014  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Traversee-du-lac-le-PLR-envisage-de-lancer-sa-propre-initiative/story/30598498> Consulté le 25-11-2016
- *Historique. Dossier Rade.* 02-09-2014 <http://www.tdg.ch/geneve/circulation-en-ville/page-historique/story/11380489> Consulté le 07-03-2017
- *Ressuscitée, la traversée de la rade divise Genève.* 28-08-2014  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Ressuscitee-la-traversee-de-la-rade-divise-Geneve/story/28183281> Consulté le 29-05-2017

- *Dossier Rade. L'odyssée de la traversée de la rade.* 02.09.2014  
<http://www.tdg.ch/geneve/circulation-en-ville/page-historique/story/11380489> Consulté le 07-03-2017
- *La traversée du lac est-elle encore utile?* 23-05-2016  
<http://www.tdg.ch/editorial/traversee-lac-estelle-en-core-utile/story/30078316> Consulté le 16-03-2017
- *La traversée du lac ne fera pas des miracles seule.* 01-06-2016  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/traversee-lac-miracles-seule/story/12320486> Consulté le 16-03-2017
- *Les Genevois veulent une autre mobilité.* 05-06-2016  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/genevois-veulent-mobilite/story/10891324> Consulté le 05-03-2017
- *La longue traversée ne fait que commencer.* 06-06-2016  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/longue-traversee-commencer/story/27998002> Consulté le 23-02-2017
- *Traversée du lac: reste à gravir l'Everest!* 06-06-2016  
<http://www.tdg.ch/editorial/traversee-lac-maintenant-ramons/story/22546497> Consulté le 06-03-2017
- *Depuis des mois, un crédit pour la traversée du lac est en rade.* 31-01-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/mois-credit-traversee-lac-rade-executif/story/16591097> Consulté le 23-02-2017
- *Un métro sous-marin et des oasis pour revaloriser la rade.* 22-02-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/metro-sousmarin-oasis-revaloriser-rade/story/15000362> Consulté le 23-02-2017
- *Figé, le tracé de la traversée du lac fâche la Rive gauche.* 03-03-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Fige>

le-trace-de-la-traversee-du-lac-fche-la-Rive-gauche/story/30211085 Consulté le 28-04-2017

- *Un architecte star donne sa vision d'un pont lacustre.* 22-03-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/architecte-star-donne-vision-pont-lacustre/story/15973506> Consulté le 27-03-2017
  - *Les ébauches de pont sur le lac font réagir.* 23-03-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/ebauches-pont-lac-reagir/story/21982556?track> Consulté le 27-03-2017
  - *La traversée du lac plonge en eaux fangeuses.* 11-04-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/traversee-lac-plonge-eaux-fangeuses/story/10049168?track> Consulté le 28-04-2017
  - *La plage des Eaux-Vives sera bien ouverte à l'été 2019.* 13-02-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/plage-eauxvives-ouverte-2019/story/16383052> Consulté le 09-06-2017
  - *L'Exécutif délire sa bourse pour la traversée du lac.* 27-07-2017  
<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/millions-debut-avantprojet-traversee-lac/story/21103254?track> Consulté le 05-08-2017
- ÉTAT DE GENÈVE:
- 
- *La grande traversée de la rade, bref historique.* 12-09-2016  
<http://ge.ch/mobilite/politique-de-la-mobilite/les-grands-projets/les-grandes-infrastructures-routieres/elargissement-autoroutier-et-traversee-du-lac/la-traversee-du-lac/de> Consulté le 25-11-2016
  - *Traversée du lac: création d'un comité stratégique et d'un conseil consultatif.* 23-11-16

[http://www.ge.ch/conseil\\_etat/2013-2018/ppresse/doc/20161123.pdf](http://www.ge.ch/conseil_etat/2013-2018/ppresse/doc/20161123.pdf) Consulté le 27-05-2017

- *Traversée du lac : lors de sa première séance, le Conseil Consultatif Traversée du lac a arrêté son alendrier de travail.* 29-11-2016

<http://ge.ch/mobilite/actualites/traversee-du-lac-lors-de-sa-premiere-seance-le-conseil-consultatif-traversee-du-lac-arrete-son> Consulté le 23-02-2017

- *Traversée du lac, contournement Est de Genève : Rapport de synthèse des études de faisabilité.* 28-03-2011 Département des constructions et des technologies de l'information. Office du génie civil

#### VILLE DE GENÈVE :

- *La nouvelle jetée du Jet d'eau.* 24/06/2016  
<http://www.ville-geneve.ch/actualites/detail/article/1466762221-nouvelle-jetee-jet-eau/>, Consulté le 10-06-2017

#### EXTRAITS ÉMISSIONS DE RADIO :

- *La Suisse et la mobilité, une histoire difficile? Le Journal du matin*, 29.09.2014, 06h00  
<http://www.rts.ch/play/radio/le-journal-du-matin/audio/la-suisse-et-la-mobilite-une-histoire-difficile?id=6162536>  
Consulté le 16-03-2017

- *Le gouvernement genevois redoublera d'efforts pour une grande traversée du lac. Audio de l'info*, 30.09.2014, 04h21  
<http://www.rts.ch/play/radio/audio-de-linfo/audio/le-gouvernement-genevois-redoublera-d-efforts-pour-une-grande-traversee-du-lac?id=6184113> Consulté le 16-03-2017

#### AUTRES :

- *La traversée du lac envisagée sous forme de PPP à Genève.* 13-05-2016  
<http://www.ppp-schweiz.ch/fr/association-ppp-suisse/ppp-informations/communications-mediatiqes/view/items/>

[la-traversee-du-lac-envisagee-sous-forme-de-ppp-a-geneve/](http://www.ppp-schweiz.ch/fr/association-ppp-suisse/ppp-informations/communications-mediatiqes/view/items/la-traversee-du-lac-envisagee-sous-forme-de-ppp-a-geneve/) Consulté le 17-03-2017

- Doc du PDC avant le vote :  
*OUI À LA GRANDE TRAVERSEE DU LAC.* Juin 2016  
<http://pdc-ge.ch/oui-a-la-grande-traversee-du-lac/>  
Consulté le ??

- Blog : *Une Traversée du Lac ou un pont des soupirs ?* 16-02-2017  
<http://reveriesduncitoyenordinaire.blog.tdg.ch/archive/2017/02/16/une-traversee-du-lac-ou-un-pont-des-soupirs-282133.html> Consulté le 23-02-2017

- *Le Conseil consultatif traversée du lac auditionne un mandataire spécialiste de l'environnement.* 12-05-2017  
<https://demain.ge.ch/blog/traversee-du-lac/conseil-consultatif-traversee-du-lac-auditionne-mandataire-specialiste-environnement-12-05-2017> Consulté le 03-06-2017

- *Le conseil consultatif Traversée du lac auditionne l'Office fédéral des routes.* 30-05-2017  
<https://demain.ge.ch/actualite/conseil-consultatif-traversee-du-lac-auditionne-office-federal-routes-30-05-2017>  
Consulté le 03-06-2017

# CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

- **Photographies Lauryane Floch- Le Goff** : couverture, pp. 12, 21 (bas), 28, 37, 56, 112, 117, 118

- **Cartes Lauryane Floch-Le Goff** : pp. 14, 17, 23, 27, 38, 41, 43 (bas), 62, 67 (haut), 73 (haut), 83, 93, 95, 103, 107, 119, 121, 125, 130, 141 (haut)

- **"La pêche miraculeuse", Konrad Witz, 1444** : p.37

- **Cours Francesco Della Casa, source inconnue** : p. 53

- **"La Traversée de la Rade, Serpent de mer des Genevois", David Hiler** :

- Archives privées : pp. 61 (haut), 73 (bas)
- Archives DTPE : pp. 61(bas), 77, 128
- Revue TCS 1954 : p.65 (haut)
- Source inconnue : p.65 (bas)
- Institut d'architecture de l'université de Genève : pp. 68,

69

- Archives Tribune de Genève : p. 74
- Stolz Patrick : p.75

- **"1896-2001, Projets d'urbanisme pour Genève"** :

- "Etude générale de la circulation à Genève", vol I, Jean-Louis Biermann, ingénieur, 1959, pl. n°97 : p.43 (haut)
- "Plan directeur [2015], 800 000 habitants [canton]", 1966, original réhaussé de couleurs, "Genève, premier compte-rendu de Commission d'urbanisme; 1962-1965", DTP, 1966 : p.67 (bas)

- **"Et pourtant, elle contourne", David Hiler** : p.81

- **Sources internet** :

- notre Histoire.ch : Carte postale 6 juin 1912, p .21 (haut)
- Département de l'Aménagement, de l'Equipeement et du Logement (DAEL), service des monuments et des sites Plan de site de la rade de Genève, :

p.33

- Google Maps p. 49
- Site GHI p. 91 (affiches "pour")

- Site du PLR, affiches de campagne : p.91 (affiche "contre")

- Site RTS info, © 2017 Calatrava Valls SA + © 2017 Photo Lightmotif-Blatt : p.133

- Site du Bol d'or Mirabaud, Loris von Siebenthal, 2015 : p.136

- Site SIA (Société suisse des ingénieurs et des architectes), section Genève, septembre 2016 : p.139 (haut)

- Site revue TRACÉS, espazium : p.139 (bas)

- Bing Maps : pp. 99, 100

- **Rapport du jury "Traversée piétons / cyclistes de la rade" - Pierre-Alain Dupraz architecte, 2012** : p.141 (bas)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



À Genève, tout le monde connaît le pont du Mont Blanc, et sa forte fréquentation automobile n'est pas étrangère à cette célébrité. Il fait en quelque sorte partie de la rade et de son aspect, et donc de l'imaginaire lacustre sous-jacent. C'est pourquoi l'idée de déporter le trafic plus loin sur le lac suscite des réactions aussi différentes que passionnées selon les interlocuteurs.

En juin 2016, la population s'est prononcée en faveur d'une traversée du lac. Historiquement, cette possibilité est un élément redondant de l'urbanisme genevois, qui n'a encore jamais réussi à dépasser l'état d'esquisse.

Ce mémoire traite de l'attachement profond au pont du Mont Blanc, devenu un monument de Genève en passe d'être détrôné par une nouvelle traversée. Il décrit également le dilemme local : désengorger la circulation du centre, ou conserver ce lieu emblématique.

Directeur de mémoire : Laurent Devisme  
Septembre 2017