

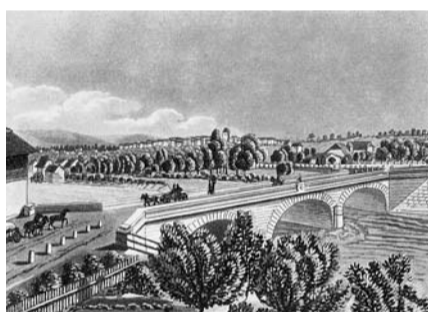


**2** Editorial  
**Défense du patrimoine et vie publique**  
 Robert Cramer

**3** Veut-on vraiment valoriser le Musée d'art et d'histoire, ses collections, ses murs et y attirer du public ?  
 Pierre Monnoyeur

**4** Concertation ou oppositions ?  
 Jean-Philippe Koch

**Onex: nouvelles menaces sur une zone 4B protégée**  
 Laurent Nicole



**5** Le plus ancien pont de Genève est menacé  
 Isabelle Brunier  
 Bernard Zumthor

**Les ponts en ville de Genève: une triste histoire**  
 Michel Brun

**6** Lectures  
 Jean-Pierre Lewerer

**Journées du patrimoine**  
 Babina Chaillot-Calame

**Question**  
 Michel Brun

**Prix Wakker 2013**

## Le Plan directeur cantonal 2030

Cet automne, le Grand Conseil est appelé à adopter le Plan directeur cantonal 2030 qui recouvre la large palette des défis qu'affrontera le développement territorial genevois au cours des trois prochaines décennies. A la lecture de ce document de plus de 350 pages, une évidence saute aux yeux: les bonnes intentions dont il est pétri l'apparentent à la quadrature du cercle.



La création, sur l'ancien site des Services industriels genevois à la Jonction, d'un écoquartier sans immeubles-barres, innovant en termes de mixité fonctionnelle et sociale et de qualité de vie, a été stimulée par la résistance d'Artamis, association d'artistes et de petits entrepreneurs qui avait squatté et activement développé les lieux au cours de la décennie précédente les travaux.

Le Plan directeur cantonal 2030 développe en effet, sans les départager, deux tendances contradictoires: d'une part un changement de cap, que nous saluons, par rapport au Plan directeur cantonal précédent, avec le souci prédominant – largement inspiré de l'appel lancé fin 2009 par ATE, Patrimoine suisse, Pro Natura et le WWF<sup>1</sup> – d'un développement urbain durable, exemplaire, attentif à l'environnement, offrant une nouvelle qualité de vie à la population; d'autre part le dynamisme de Genève qui, après avoir perdu en quelques décennies la plus grande part de ses industries, a su se reconverter dans une économie de services d'une croissance exceptionnelle, qui se démarque du ralentissement économique que connaît l'Europe mais se paie de contraintes multiformes comme d'une certaine fragilité. Parmi les contraintes, relevons en particulier la croissance démographique et le fait que les entreprises doivent chercher leur personnel dans un rayon géographique toujours plus vaste. Parmi les éléments exposés aux aléas de l'économie-monde et aux concurrences effrénées qu'elle génère, relevons les pressions qui se sont accumulées depuis quelques années sur la banque helvétique, la part importante des ressources genevoises provenant d'intérêts étrangers, sans compter l'importance des organisations internationales qui ne sont pas à l'abri de turbulences.

En termes d'infrastructures, d'aménagement, de protection de l'environnement et du patrimoine, les effets de la croissance démographique et économique n'affectent pas seulement notre territoire cantonal de moins de 500000 habitants, ils s'étendent

évidemment au « Grand Genève » devenu très attractif en termes d'emploi. Il en résulte des perturbations et des déséquilibres de tous genres (mobilité, fiscalité, pouvoir d'achat, prix du sol, logement, etc.), les moyens d'action politiques et juridiques demeurant difficiles à articuler, en particulier avec la France. Ces dysfonctions sont à l'origine de difficultés auxquelles le Plan directeur cantonal tente d'apporter des réponses souvent très détaillées: en priorité, lutter contre la pénurie de logements sur le territoire genevois et contre l'une des conséquences de cette pénurie, à savoir les mouvements pendulaires, maîtriser l'impact urbain sur les espaces naturels et agricoles.

Le Plan directeur cantonal adopté en 2001 avait signalé l'urgence de mesures régionales dans l'espace franco-valdo-genevois. Si la renaturation des cours d'eau s'est poursuivie avec succès en coopération avec la France depuis la signature en 1997 d'un Protocole d'accord pour la revitalisation des rivières franco-genevoises<sup>2</sup>, si la liaison ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) est en construction, si les liaisons RER se sont améliorées, si des projets de prolongation transfrontalière des lignes de transports publics genevois sont à l'étude, les questions du logement et du trafic routier sont, elles, restées en panne.

La coopération transfrontalière dans tous les domaines de l'aménagement est devenue une nécessité absolue. Il serait fatal que le Plan directeur cantonal 2030 marque un repli ou se contente de promouvoir l'amélioration des flux de passagers par transports publics vers les lieux de travail genevois. Il est par

ailleurs dommage qu'une expérience comme celle de l'aire trinationale de Bâle ne soit pas évoquée dans l'analyse.

### Créer de la ville au sens traditionnel et agréable du terme

« Envie d'espace, de liberté, de ville, de créer, de lien, d'habiter »: la plaquette « grand public » qui résume les objectifs du Plan directeur cantonal 2030 ambitionne d'aller à la rencontre des rêves de la population. Constatons que le recours à cette terminologie de marché, tout droit issue de l'attirail psychologique applicable à l'individu consommateur, en lieu et place des concepts constitutionnels anciens comme le respect de l'intérêt général et les droits (parmi lesquels le droit au logement), n'a pas manqué de frapper les esprits et d'attirer les critiques: « Habiter n'est pas d'abord une envie mais un besoin fondamental et un droit humain universel »<sup>3</sup>.

Genève n'est pas un canton-ville. Sa campagne, son agriculture, son lac, ses paysages enserrent la ville – les villes devrait-on dire – comme un écrin précieux à préserver. Or, entre les villes et les villages du territoire se sont installés trop de quartiers manquant d'urbanité. Cette situation, source de frustrations, doit être corrigée par une meilleure articulation entre territoire rural, nature et agglomération et par une meilleure utilisation des espaces urbains associant logement et activités.

Erica Deuber Ziegler  
 Laurent Nicole

suite en page 2



# Le Plan directeur cantonal 2030

suite de la première page

Ce point suppose l'abandon partiel des découpages du territoire, rigides et artificiels, concrétisés par le zonage (zones d'habitat, d'activités, de bureaux, etc.). Le Plan directeur cantonal propose, autour des nœuds de communication des transports collectifs, la création d'un certain nombre de pôles urbains denses, multifonctionnels, avec des terrains dévolus au logement, aux équipements publics, à l'industrie et aux activités. Il identifie une quinzaine de grands projets, dont dix tenus pour prioritaires : mutation du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV), nouveaux quartiers à Bernex, aux Cherpines, Grands Esserts, Communaux d'Ambilly, évolution des quartiers de Chêne-Bourg-Chêne-Bougeries, Châtelaine, Vernier-Meyrin-Aéroport, nouveau quartier au Grand-Saconnex, mutation des zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier (Zimesaver). La densification urbaine des secteurs de Puplinge-Gare d'Annemasse, Pallanterie, Perly-Certoux-Bardonnex-Saint-Julien, Satigny et Versoix sont en préparation. Les autorités veulent créer là de la vraie ville, au sens traditionnel et agréable du terme, au lieu de piéger les habitants d'un côté, les travailleurs de l'autre dans des banlieues n'offrant qu'un minimum de services.

La réussite de cet objectif que la majorité des habitants appelle de ses vœux dépend de la capacité des autorités à mobiliser des terrains pour le logement autant que pour les activités et à en maîtriser le coût. La pénurie de logements à des prix abordables qui s'est développée ces dernières décennies doit être impérativement surmontée et le retard pris très vite rattrapé grâce, notamment, à ces grands projets. Il y faut une volonté politique plus forte que celle qui

s'est manifestée ces dernières années et un véritable engagement social.

Nous ne croyons pas, en revanche, que les surélévations engagées dans la ville historique grâce à la loi votée par le Grand Conseil, promues comme un potentiel de logements, soient à même de résoudre la crise, notamment celle du logement bon marché, sans nuire profondément à la conservation du patrimoine architectural des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles et à l'harmonie des rues avec leurs alignements, leurs pleins et leurs vides, leurs places et leurs cours.

Dès lors que nous acceptons les grands projets proposés, nous estimons qu'il devient indispensable de penser de manière beaucoup plus aboutie les quartiers qui seront érigés ainsi que ceux qui seront densifiés afin de ne pas reproduire les échecs d'une urbanisation où l'on s'est contenté pendant des années d'implanter des immeubles-barres en suivant le parcellaire disponible. Si une telle approche est indiquée dans le Plan directeur cantonal, faudrait-il encore qu'elle corresponde à de nécessaires changements de pratiques, notamment dans la recherche de solutions prenant en compte démocratiquement l'avis des populations concernées. Il s'agit là d'une démarche propre à restaurer la confiance des citoyens à l'égard des autorités. Les exemples récents des PLQ d'immeubles-barres des Semailles-Ramboissons au Grand-Lancy (évoqué dans le numéro 124 d'Alerte) ou du plateau du Petit-Lancy montrent qu'il existe un fossé entre la théorie et la pratique. La pratique des PLQ, on ne cesse de le dénoncer, va à l'encontre des prises en considération territoriales préconisées par le Plan directeur cantonal. Les PLQ agissent plus

sur le bâti par des normes techniques portant sur l'emplacement des sorties de garages ou des accès incendie, certes nécessaires, que sur une visualisation du territoire.

## Protéger la campagne, les villages et les hameaux

A cette multipolarité urbaine incluant les villes transfrontalières doit répondre une préservation stricte du territoire rural, des zones de production agricole, alimentaires, des entités paysagères. Relevons, pour ce qui concerne nos préoccupations, une volonté nouvelle de construire une politique du paysage, à l'évidence liée au travail du conservateur cantonal de la nature et du paysage. Notons aussi le souci exprimé de gérer les transitions entre espaces bâtis et non bâtis, d'inscrire les nouveaux quartiers dans la trame paysagère.

Cette approche salutaire nous amène à évoquer la protection du patrimoine bâti, des villes, des villages et des hameaux, beaucoup moins développée dans le Plan directeur cantonal que celle du patrimoine naturel et paysager. Nous sommes convaincus que le développement du « Grand Genève » doit s'appuyer sur l'existant au lieu de le démolir ou de le défigurer.

La zone 4B protégée, qui doit assurer la sauvegarde des villages genevois et le statut des hameaux, ne suffit souvent plus à préserver ces sites bâtis de pressions immobilières intrusives et de constructions inadaptées. Dans ces cas, le plan de site constitue un instrument adéquat. Nous le préconisons, par exemple, pour le vieux village d'Onex, pour Versoix-la-Ville ou encore pour le hameau de Bonvard, parce qu'il prend en compte le bâti, les espaces ouverts, les seuils, les arbres, le paysage, les vues, etc. Nous regrettons que la connaissance du territoire développée ces dernières décennies à travers guides, études, inventaires, souvent sous les auspices de l'Etat<sup>5</sup> ou de la Ville de Genève ne soit ni signalée, ni *a fortiori* instrumentalisée comme elle devrait l'être dans un Plan directeur cantonal pour promouvoir la préservation du patrimoine. Une carte du patrimoine à protéger aurait été plus que bienvenue dans la charpente de l'aménagement futur du territoire.

## « Envie » de circuler

L'urbanité qui doit caractériser les grands projets programmés suppose, entre autres, un principe qui est celui de la fluidité des échanges. Mais le fait que la ville soit un monde de flux où il faut pouvoir circuler n'a été pris en compte que par rapport à des critères techniques relevant de l'organisation du trafic et sous les angles privilégiés des transports collectifs et de la mobilité douce, sans que soient mesurés les besoins réels auxquels ces deux approches ne sont pas en mesure de répondre.

Il est préoccupant qu'on n'ait pas tiré les leçons de ces dernières années. Il ne suffit pas de planifier de nouvelles lignes de transports publics ou de vouloir développer la mobilité douce. Il est également indispensable de comprendre que ces aménagements s'inscrivent dans le cadre d'un tissu urbain bâti, organisé, parfois même protégé. Les dégâts déjà commis sont pour longtemps irréparables, qu'il s'agisse des places de Cornavin ou de Bel-Air, de la route de Meyrin, du village du Grand-Lancy traités pour l'implantation des tramways avec une insensibilité totale au patrimoine existant.

A une augmentation des zones piétonnes doivent en outre correspondre une facilité de la circulation interne dans la ville, des parkings collectifs en nombre suffisant, une élégance des tracés et des perspectives, au lieu du tricotage chichiteux que les techniciens des TPG et de la circulation réservent aux voitures (boulevard de la Cluse devant

l'Hôpital cantonal, rue de l'Ecole-de-Médecine devant le pont Hans-Wilsdorf, rue Sainte-Clotilde pour rejoindre la route de Chancy en évitant le rond-point de la Jonction dont c'était la fonction, chemin des Courtillets-place du 1<sup>er</sup>-Août-avenue du Curé-Baud au Grand-Lancy au lieu de la route de liaison des Communes-Réunies, pour ne prendre que quelques exemples récents particulièrement sots!). Est-il besoin de rappeler que le réseau viaire d'une agglomération historique possède une multiplicité de caractéristiques morphologiques – faites de « personnalités » distinctes, de géométrie, de quadrillages, de perspectives, de hiérarchie, d'usages propres, avec des effets de continuité/discontinuité, de centralité, de proximité, d'adjacence, avec aussi des éléments d'accompagnement – remarquablement analysées dans l'Inventaire des voies de communication historique de la Suisse (IVS) dont on a oublié à Genève de lire les prescriptions de sauvegarde? Les atteintes portées à l'« ADN » propre à chaque voie en détruisent la beauté.

Quant aux accès de la ville à partir de la périphérie et aux traversées du Rhône, désespérément bouchonnés aux heures de pointe depuis que les lignes de tramways en occupent la plus grande largeur (au mépris, encore une fois, du respect de leur qualité formelle de voie de communication historique et de la hiérarchie historique du réseau), ils ne sont évoqués dans le Plan directeur cantonal que dans un avenir non défini : élargissement de l'autoroute de contournement, traversée urbaine du lac (que nous voulons au large et en tunnel), nouvelles jonctions autoroutières (Collex-Versoix, Vernier-Canada, Lancy-Sud, sans compter celles qu'appellera la traversée du lac). La surcharge quasi permanente des axes pénétrants tient aussi au fait que les axes tangentiels sont incomplets et même inexistant dans certains secteurs. Ou, quand ils existent, par exemple route du Pont-Butin-avenue des Communes-Réunies, au lieu d'absorber le flux de circulation périphérique, ils s'en voient coupés par la priorité donnée au tramway et la fermeture de ses entrées perpendiculaires.

L'amélioration du réseau routier est à l'évidence insuffisamment prise en compte par les autorités quand les quartiers se densifient, alors même que ce réseau participe de la qualité du bâti et de la vie des habitants. Pour les nouveaux pôles urbains portés par les grands projets, ces questions relatives à la qualité des infrastructures et à leur rapport avec le patrimoine bâti et paysager ne pourront plus être ignorées et devront être posées dès le début des opérations.

**Erica Deuber Ziegler  
Laurent Nicole**

<sup>1</sup> [www.ate-ge.ch/images/stories/appel\\_bilan\\_ce\\_associations.pdf](http://www.ate-ge.ch/images/stories/appel_bilan_ce_associations.pdf)

<sup>2</sup> Les contrats de rivières, une procédure d'origine française impliquant des accords techniques et financiers, couvrent aujourd'hui les principaux cours d'eau genevois.

<sup>3</sup> « Une imposture à déconstruire », tract distribué par le Collectif d'associations d'habitant-e-s de quartiers de Genève, le 14 mai 2013, à l'entrée de la conférence donnée par François Longchamp à l'Institut national genevois, sur le thème « Aménagement, retrouver l'envie de construire ». Un exemplaire a été remis à François Longchamp.

Voir [www.initiativecornavin.ch/index.php/nouveautes/42-tract-une-imposture-a-deconstruire](http://www.initiativecornavin.ch/index.php/nouveautes/42-tract-une-imposture-a-deconstruire)

<sup>4</sup> Même si certains de ces développements, en plein territoire agricole, comme aux Cherpines ou à la Pallanterie, posent problème ou sont carrément malvenus aux yeux d'une minorité.

<sup>5</sup> Recensement architectural, Monuments d'art et d'histoire (en cours), maisons rurales, grands domaines (en cours), monuments militaires, cimetières, voies de communication historiques, patrimoine industriel et ferroviaire, périmètre PAV, etc.

## Défense du patrimoine et vie publique

Le nouveau Plan directeur cantonal revient de loin. Ce projet dont les premières moutures remontent à 2009 semblait condamné suite aux oppositions des autorités communales qui se sont exprimées de façon spectaculaire fin 2011. Depuis cette date, il a fait l'objet de plusieurs retouches soit par son auteur, le Conseil d'Etat, soit par le Grand Conseil qui est en charge de l'examiner. Tel qu'il se présente, le plan directeur fait dorénavant l'objet d'un consensus suffisant qui devrait en permettre l'adoption au début de l'automne, c'est-à-dire lors de l'une des dernières séances du Grand Conseil avant les élections. Ce document est dans une large mesure satisfaisant. Il tient notamment compte de l'appel que nous avons lancé fin 2009 et de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire que nous avons soutenue avec conviction lors des votations de ce début d'année. Il n'empêche qu'il s'agit d'un document au caractère technique, laissant peu de place à des préoccupations de qualité des aménagements et des constructions, qui devraient pourtant intervenir tout au début du processus de planification. C'est dire que nous serons particulièrement attentifs à sa mise en œuvre et à l'indispensable concertation qui doit la précéder.

La saga du Musée d'art et d'histoire continue. Dans la torpeur estivale, une

autorisation de construire (faut-il lire « de démolir ») a été délivrée à la demande de la Ville de Genève. Patrimoine suisse Genève ayant qualité pour recourir contre cette décision, la question fait actuellement l'objet d'un examen attentif par le comité et le bureau. Dans l'intervalle, Pierre Monnoyeur nous invite à une visite guidée du musée et nous suggère quelques explications quant à son manque de fréquentation. Encore une indication, c'est vraisemblablement d'ici la fin de l'année que le Conseil municipal de la Ville sera saisi d'une demande de crédit de construction.

Parcourir ce numéro d'Alerte confirme que la défense du patrimoine passe aussi par l'engagement politique. On doit à notre président d'honneur, Denis Blondel, la loi qui porte son nom et qui protège les ensembles du XIX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui ce sont deux membres de notre comité, Isabelle Brunier et Patrick Malek-Asghar, qui se présentent aux élections du Grand Conseil, respectivement sur les listes PS et PLR. Leur engagement pour la protection du patrimoine, attesté par une longue présence active au sein du comité, mérite notre soutien. Merci à eux de se faire nos porte-parole dans l'enceinte politique.

**Robert Cramer**  
Président de Patrimoine suisse Genève

# Veut-on vraiment valoriser le Musée d'art et d'histoire, ses collections, ses murs et y attirer du public ?

Que les autorités genevoises veuillent à tout crin dénaturer le plus bel exemple d'architecture de style Beaux-arts qui reste en ville, rien après tout ne les en empêche. C'est dommage : on aurait pu penser que ces mêmes autorités aient été sensibilisées à ce type d'architecture internationale dont une revalorisation éclairée a débuté dès les années 1980.

Pour mémoire, rien qu'à Paris, la gare d'Orsay a été sauvée en 1986 ; viennent ensuite les restaurations du Grand et du Petit Palais, etc. A la tête de cette prise de conscience : François Loyer notamment. Si nos édifices locaux restent hermétiques au renouveau de l'histoire de l'art et de l'architecture, que pouvons-nous y faire ? Il faut apparemment en prendre son parti... A ce stade du débat – terme d'ailleurs impropre puisque celui-ci n'a jamais été sérieusement engagé, autrement nous ne serions pas dans cette pètaudière –, les défenseurs du patrimoine pourraient faire leur cet adage bien connu : après tout, « qu'importe le flacon pourvu qu'on ait l'ivresse »<sup>1</sup> et sacrifier le contenant pour le contenu. Après tout, pourquoi pas ? Les regards se porteraient peut-être alors sur le fond du problème. Quelle politique pour quel musée, qu'il soit « de Jean Nouvel » ou pas ? Quelle collection pour quel public, alors que se constitue le Grand Genève ? Quel moyen d'accès rapide et moderne à l'institution de la rue Charles-Galland ?

## Des collections hétéroclites

Dès l'origine, l'édifice de Marc Camoletti a eu comme principe d'offrir aux visiteurs un musée encyclopédique et didactique aussi complet que possible ; d'art évidemment, mais aussi d'histoire, avec toutes les qualités que cela suppose comme ambitions généreuses, mais aussi avec tous les défauts que cette solution engendre dans la bonne lecture des collections. Une architecture et des collections éclectiques bien étudiées il y a peu<sup>2</sup>.

Dès l'origine aussi, le musée a été marqué, tant en matière artistique qu'historique, par les relents nationalistes, régionalistes qui annonçaient la Grande Guerre : la période était alors à cela en Europe. Le bien nommé « Vieux Genève », jadis à la rue Charles-Galland, maintenant à la maison Tavel, constitue certainement le meilleur exemple de cet état d'esprit avec, crème de la crème, le fameux relief Magnin, pièce rare et splendide, témoin d'une Genève disparue, genevoise et pas encore ébranlée par le cosmopolitisme.

Et les collections d'hier ressemblent beaucoup à celles d'aujourd'hui. En effet, que voient les visiteurs actuels qui franchissent les portes plus que centenaire du musée ?

Au rez-de-chaussée inférieur, au niveau des boulevards, ceux-ci découvrent la préhistoire, puis l'archéologie : de l'Égypte, du Proche-Orient, de la Grèce, de l'Etrurie et de Rome.

Au-dessus, au rez-supérieur, rue Charles-Galland, les visiteurs traversent d'abord, en guise de hors-d'œuvre, une longue salle vide<sup>3</sup>, occupée de temps à autre, comme l'est plus souvent la salle en vis-à-vis, par des expositions temporaires, quand celles-ci se font ; de là, ils passent à la salle dédiée à l'histoire ancienne de Genève avec ses canons, échelles, pics, halberdes, pistolets, cuirasses, casques, drapeaux et autres brimborions, pièces importantes du patrimoine militaire ; puis ils passent à la grande salle reconstituée du château de Zizers, ensemble étonnant hérité des Grisons ; de cette salle, ils poussent jusqu'à une autre, dédiée cette fois-ci au mobilier Art Nouveau et Art Déco ; ils s'engagent ensuite dans une pièce où sont conservées les boiseries de Jean-Jaquet, déposées du château de Cartigny, même plus mentionnées d'ailleurs depuis l'installation d'un ensemble mobilier contemporain ; après, ils traversent la salle



Dispensatrice de paix et de fraîcheur, la belle cour centrale, avec son restaurant et ses arcades de cloître, accueille les visiteurs à la belle saison.

dite « des Etats », au mobilier des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Là, ils peuvent voir aussi des pièces de monnaie et quelques dentelles. Enfin, les visiteurs arrivent dans une salle dévolue à l'art médiéval, avec ses vitraux, ses sculptures polychromes mais d'où ont été retirées les peintures originales de la chapelle des Macchabées. Arrivés là, ils rebroussement chemin, car les espaces suivants sont réservés aux expositions temporaires – quand elles sont montées –, dont l'accès est payant. Après ce parcours, les visiteurs peuvent emprunter, s'ils le veulent, la contre-allée voisine, dédiée aux icônes et à l'art byzantin, puis buter sur le même cul-de-sac, pour les mêmes raisons. Autant dire qu'arrivés à cette extrémité du parcours, des pèlerins pèlerinant du début, les rangs se sont singulièrement éclaircis.

Avant de se rendre à l'étage, les rescapés sont invités à visiter le niveau de la mezzanine pour voir un « intermède musical », soit quelques instruments anciens, puis continuer par l'argenterie, petites cuillères, plats, services et autres curiosités au menu...

Au premier étage, celui des Beaux-arts, le circuit emmène cette fois-ci les visiteurs de période en période, d'école en école, de technique en technique. Ils passent d'abord par une salle médiévale – on ne sait pourquoi désormais détachée des œuvres de la même période encore conservées au rez-de-chaussée supérieur – où sont aujourd'hui accrochées les peintures de la chapelle des Macchabées et où trône le retable de Conrad Witz pour ainsi dire livré à lui-même, sans aucune explication sur sa valeur exceptionnelle. Ils enfilent ensuite la salle de la peinture flamande, de la

peinture flamande à la peinture française du XVIII<sup>e</sup> siècle, de celle-ci à l'École genevoise et Liotard. Puis ce sont de nouvelles salles, de nouveaux accrochages : toiles néoclassiques de style Empire, grandes peintures alpestres, œuvres de l'époque moderne puis d'art contemporain. Sur tout l'étage, le public peut aussi emprunter l'enfilade de cabinets aux fenêtres occultées qui donnent sur la cour centrale : dessins, peintures intimistes, impressionnistes et bustes font cohorte.

L'étage accueille aussi, au niveau du palier, les plus beaux exemples de sculpture du musée. Là, les visiteurs peuvent voir le Canova, prêt temporaire de la Bibliothèque de Genève, un Rodin ; et, s'ils sont vraiment entêtés, ils peuvent découvrir dans les deux loggias ouvrant sur le grand escalier les œuvres de Pradier – dont la fameuse *Léda* – et celles de Rodo.

## Embrouiller encore un peu plus l'embrouillamini existant

Les collections n'étant pas pléthoriques, les personnes qui se rendent au musée vont tout voir. Mais, tant de siècles, de techniques et d'écoles différentes consommés en si peu de temps, en si peu d'espace, les laissent hagards et pantois. Sans compter qu'une telle profusion de pièces exposées a pour corollaire des distributions complexes, des parcours sinusoïdaux, des loggias aux entrées tellement débordées que presque personne ne s'y rend : l'architecture de Marc Camoletti fait beaucoup, mais à l'impossible nul n'est tenu... Dans ce capharnaüm, un visiteur genevois s'oriente tant bien que mal ; pensez à un étranger égaré là<sup>4</sup>. Etourdis par tant d'éclectisme,

les visiteurs trouvent à la bonne saison un havre de paix, un port pour faire relâche : c'est la belle cour centrale, gravillonnée et herbeuse, sorte de glyptothèque à ciel ouvert, avec son restaurant et ses arcades de cloître.

Le Musée d'art et d'histoire est un mastodonte, un navire rempli à ras bord ! Certains esprits, évidemment chagrins, le craignent depuis le début, d'autres, plus lucidement, s'en étaient rendu compte au fil des années d'exploitation de l'institution. Aussi des départements avaient-ils été sagement délocalisés dans les années 1980 : le Cabinet des estampes, le Musée du Vieux Genève, celui des sciences et celui de l'horlogerie, et même un temps celui des dessins. Quant à l'art de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, il devait se développer, tacitement, de préférence au MAMCO, Musée d'art moderne et contemporain. Délesté de ces secteurs, le bateau multiculturel restait à flot, tenant la mer cahin-caha...

Et voilà qu'arrive le projet de Jean Nouvel. Marche arrière toute ! Certes, celui-ci prévoit des plateaux dans la cour – ces mezzanines qui n'en sont pas – et un espace enterré : mais en échange de quoi ? Suivant le programme donné, il faudrait : rapatrier le relief Magnin actuellement à la Maison Tavel, installer dans les nouvelles salles les instruments de musique anciens, fourrer on ne sait où l'horlogerie apatride, trouver une place pour la collection de M. Gandur – notamment son bel ensemble d'art abstrait – et, dans ce musée plein comme un œuf, chercher des recoins pour montrer au public une partie des collections du musée aujourd'hui dans les réserves faute de place. On le voit, le projet de Jean Nouvel n'est pas



fait pour améliorer les choses, bien au contraire. Il pérennise une muséologie terriblement datée et embrouille un peu plus l'embrouillamini existant.

#### Et la question du public ?

La question de l'accessibilité du musée n'a jamais été sérieusement abordée non plus. Deux lignes TPG se croisent à proximité. La ligne 7 – Lignon-Hôpital via gare Cornavin – s'arrête au boulevard Jacques-Dalcroze, au pied d'un emmarchement monumental qui mène à l'entrée située plus haut, sur la rue Charles-Galland. C'est l'arrêt « Musée d'art et d'histoire ». Cette halte est très agréablement située dans un couloir que personne n'emprunte à pied tellement il est triste, contre un haut mur de terre-plein, sans banc pour se reposer, sans abri pour se protéger, battu par les vents et les intempéries à la mauvaise saison. Pour tout décor : un poteau portant les horaires de la ligne et un panneau annonçant la station.

Sur la rue Charles-Galland passe la ligne 36, qui dessert la Vieille Ville à partir de la place Neuve. Le nom de son arrêt ? « Promenade Saint-Antoine », sans aucune allusion au musée pourtant si proche : un poteau, des horaires, un panneau.

Quant aux voitures, elles peuvent se garer dans le « parking Saint-Antoine », sur le même boulevard, avec ses ascenseurs qui débouchent juste à côté de l'arrêt de la ligne 36. Là encore, pour les conducteurs, aucune allusion au musée qui ne se trouve pourtant qu'à un jet de pierre de ce parcage souterrain.

A quoi bon puisque tout le monde joue le même jeu ? A la gare Cornavin, aucune information, mention, allusion ou direction n'est donnée aux voyageurs qui voudraient se rendre au plus grand musée de Genève. Le même souci de discrétion pousse sans doute l'Office du tourisme de la rue du Mont-Blanc, juste sous la gare, à ne faire aucune promotion de l'institution muséale : ni dépliant, ni photo, ni carte postale... rien en somme !

Suivant cette politique isolationniste, pour mieux faire encore, les derniers aménagements ont mis la rue Charles-Galland juste sur le secteur devant le musée – co-casserie supplémentaire – à sens unique pour les voitures. Heureusement, les indispensables pistes cyclables et parcs à vélos offrent devant le musée un parvis très esthétique. Et les cars touristiques – au public sans doute encombrant, bruyant et déplaisant dans un musée de renom – rechignent à s'aventurer dans cette souricière et laissent leurs voyageurs au niveau des deux riants boulevards.

Saluons l'ingéniosité de nos édiles locaux ! Mais ceux-ci pourraient encore mieux faire et interdire carrément toute circulation sur la rue Charles-Galland en la rendant piétonne. A n'en pas douter, certaines personnes éprises du bien public, de déplacements et de mobilités douces, doivent en caresser l'espoir. Ils pourraient également supprimer l'arrêt « Musée d'art et d'histoire » utilisé par presque personne, ou mieux encore, réaliser le projet de Jean Nouvel. Et alors, alors seulement, tout aura été fait pour rebuter définitivement le public à se rendre au Musée municipal de Genève.

**Pierre Monnoyeur**  
Historien de l'art

<sup>1</sup> Alfred de Musset, « La coupe et les lèvres », *Premières poésies*.

<sup>2</sup> David Ripoll, « Histoire du Musée d'art et d'histoire », in *Le Grand Musée*, Musée d'art et d'histoire et La Baconnière/Arts, 2010, p. 16-64.

<sup>3</sup> La salle Etienne Duval, dite un temps « de l'AMAM » (Association pour le Musée d'art moderne, fondatrice du MAMCO).

<sup>4</sup> Pierre Monnoyeur, « La lumière, la transparence et l'obstacle », in *Alerte*, 104, 2008, p. 3.

<sup>5</sup> Pierre Monnoyeur, « Etude sur le comportement des touristes dans la Genève historique », Genève, Patrimoine et tourisme, Géographie culturelle, 2011.

# Concertation ou oppositions ?

**Les citoyens sont excédés par les projets urbains élaborés dans les arcanes des administrations. Pour éviter l'adoption du plan des CFF d'ajouter deux voies en surface à la gare de Cornavin en démolissant une quarantaine d'immeubles du quartier historique des Grottes (projet développé par les autorités pour de pures questions financières), les habitants et usagers de ce quartier ont dû se mobiliser (initiative du « Collectif 500 » pour une gare souterraine) et même faire élaborer un projet alternatif par des experts indépendants. Ces pratiques provoquent la méfiance de la population (voir le référendum « Stop à la surdensification »).**

Les autorités font concevoir des projets par leurs technocrates. Comme rien ni personne n'est parfait, ces plans sont perfectibles. Mais les pratiques administratives rendent quasi impossible dans notre République d'en faire corriger les défauts.

En effet, faire modifier un projet existant, sur lequel ont planché des « spécialistes », est ardu. En conséquence il faudrait concevoir le projet avec le concours de toutes les parties intéressées. Et pourtant, malgré les nombreux refus exprimés par la population à l'encontre des projets d'aménagement (recours et référendums), les autorités persistent à élaborer seules leurs projets, au lieu de les projeter en concertation avec les acteurs directement intéressés. Certes, du point de vue formel, les autorités procèdent à des consultations, d'abord en général avec des représentants choisis de partis politiques et de certaines associations, puis par le moyen de procédures d'enquête publique ; des séances d'information sont même organisées.

Mais ces consultations se résument à de simples demandes d'avis sur un projet *prédéfini* et ces avis ne lient en rien les autorités.

La véritable concertation est le dialogue avec *tous* les acteurs concernés, *en amont* de la mise en forme d'un projet, afin de faire émerger l'intérêt général en tenant compte des divers points de vue. La concertation en matière d'aménagement n'est pas une lubie : elle est pratiquée avec succès, en Suisse et à l'étranger, et permet de construire l'adhésion de chacun à la réalisation collective. Les questions et observations des citoyens ne méritent pas le mépris dans lequel les autorités les tiennent souvent : les habitants et usagers sont en général les meilleurs connaisseurs d'un quartier.

L'art. 4 al. 2 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) prévoit que les autorités « veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans ». Cependant, l'art. 6 de la Loi genevoise sur les zones de développement (LGZD) prévoit que « le Département de l'urbanisme examine si des modifications doivent être apportées au projet de plan localisé de quartier pour tenir compte des observations recueillies et du préavis communal ». Or, d'une part, cette disposition laisse toute

liberté à l'administration de donner suite ou non aux observations. D'autre part, les autorités soutiennent en général que leurs projets sont « conformes au droit en vigueur » et sur cette base rejettent les avis exprimés par les citoyens, voire par les communes. Ainsi, la pratique administrative n'est pas démocratique ; les autorités genevoises déclarent même que « l'art. 4 LAT n'a pas pour effet d'obliger l'autorité qui élabore un projet de plan à devoir donner suite à toutes les observations reçues, ni même à devoir répondre à chacune d'entre elles ».

Il manque aux plans des technocrates une dimension qui dépasse la seule rationalité technique et financière : une épaisseur et une proximité humaines qui fassent porter ces projets par la population. La loi n'interdit pas la concertation. Les gens ne sont plus disposés à faire une confiance aveugle aux projets conçus sans concertation véritable. En conséquence, il faut que Genève change d'état d'esprit politique et de pratique administrative, en institutionnalisant la concertation comme moyen de gouvernance permanent.

**Jean-Philippe Koch**

## Onex : nouvelles menaces sur une zone 4B protégée

**Nous avons évoqué dans *Alerte 122*, paru en février 2012, la question des périmètres où s'inscrivent des éléments de patrimoine qui ne relèvent pas d'une architecture monumentale ou à forte valeur symbolique mais qui témoignent des modes de vie d'une époque, de techniques de construction tombées en désuétude et qui nous relient par là même à l'histoire d'un territoire. Nous avons alors pris pour exemple le secteur du village d'Onex qui longe la route de Chancy. Aujourd'hui, ce périmètre pourrait être menacé par des projets de démolition et d'aménagement faisant une nouvelle fois appel à des solutions fonctionnelles qui font la part belle à ce que certains appellent l'inéluctable progrès.**

Dans sa séance du 21 mai 2013, le Conseil municipal de la commune d'Onex a voté un crédit de 60 000 francs dévolu à une étude préliminaire destinée à étudier les possibilités de réaménagement du secteur nord-est du village d'Onex afin de doter Onex d'un centre urbain qui renforce son statut de ville moyenne. Une fois encore la pression urbaine semble s'exercer de façon démesurée sur ce village. Les autorités communales souhaitent en effet procéder à une modification des limites de zone afin d'extraire quatre parcelles de la zone 4B protégée actuelle.

Ce projet de nouveau centre urbain, qui comprend une nouvelle salle de spectacles, un café-théâtre, une maison d'hôtes et des locaux commerciaux, impliquerait la disparition de deux bâtiments qui font partie intégrante d'un alignement villageois de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le projet communal, qui met l'accent sur la « non-conformité » de quatre bâtiments com-

munaux sous le prétexte que ceux-ci ne répondent plus aux exigences actuelles en termes de sécurité, de fonctionnalité et d'image (salle communale, café de la Poste, pavillon des spectacles onésiens), prévoit leur démolition pure et simple sans faire la moindre distinction entre un pavillon provisoire (voué par essence à disparaître), une salle communale sans qualités architecturales, un corps de bâtiment agricole dont les proportions et l'implantation s'harmonisent avec le bâti villageois ancien et un petit immeuble de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle qui porte encore sur sa façade d'anciennes attaches pour les chevaux. La volonté affichée de démolir deux des bâtiments précités ferait entièrement disparaître le front nord du village et serait contraire aux efforts de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine villageois engagés par les habitants et les autorités précédentes.

S'il apparaît que la construction de la salle communale et l'aménagement d'un parking en surface, dans les années 1950, ont constitué une première atteinte aux espaces ruraux et agricoles attachés au village car ceux-ci ne s'articulaient ni avec le village ni avec le périmètre des deux églises, on peut regretter néanmoins que la reconstruction de cet équipement et l'aménagement de son périmètre ne soit pas envisagé dans le cadre d'un plan de site, tel que cela avait été demandé par le Conseil municipal.

En effet, l'exécutif communal n'a pas voulu donner suite à cette demande dans la forme souhaitée, n'en acceptant le principe qu'après avoir procédé au déclassement des parcelles concernées. Le Conseil administratif a ainsi décidé d'accroître la marge de manœuvre que lui conférerait le reclassement de ce périmètre en zone de développement.

Une telle option indique donc clairement la volonté de la commune de s'affranchir de toutes contraintes patrimoniales, le village

n'étant considéré que comme une valeur résiduelle ne pouvant en aucun cas influencer les impératifs financiers qui dominent trop souvent ce type de situation.

On peut craindre dès lors que l'environnement villageois actuel ne soit pas pris en compte pour favoriser une articulation heureuse entre le bâti ancien méritant conservation et rénovation et ce nouveau périmètre.

S'opposant à une telle évolution, des habitants se sont mobilisés et recueillent jusqu'à fin septembre les signatures d'une pétition demandant que la commune maintienne les deux bâtiments précités, renonce à une modification de zone des parcelles concernées, réalise sans attendre un plan de site intégrant les deux bâtiments menacés dans une réflexion ayant pour objectif de les maintenir et de les restaurer.

Il est absolument impératif que ce projet tienne pleinement compte de son appartenance au village d'Onex, en particulier de plusieurs habitations villageoises contiguës, ainsi que de l'ancien bâtiment de la mairie et de l'école, construit par l'architecte Maurice Braillard, aujourd'hui protégé. Une telle approche permettrait de repenser ce périmètre en veillant à son articulation avec le milieu bâti existant, tout en créant les nouveaux équipements souhaités par la commune, et en prenant en considération la protection de l'ancien village, considéré non comme un anachronisme mais comme partie intégrante du projet, dans une démarche qui puisse garantir une transition architecturale et urbanistique mûrement réfléchie et de qualité.

**Laurent Nicole**  
Ancien maire d'Onex

Voir [http://lonesien.ch/wp-content/uploads/2013/06/onesien-juin-2013\\_.pdf](http://lonesien.ch/wp-content/uploads/2013/06/onesien-juin-2013_.pdf) (page 15)

Pétition à télécharger à partir de la page d'accueil : [www.patrimoinegeneve.ch](http://www.patrimoinegeneve.ch)



photos Cecilia Maurice de Silva

# Les ponts en ville de Genève : une triste histoire

**Genève possédait nombre de ponts d'un grand intérêt historique et artistique dont la beauté a été altérée par diverses interventions malencontreuses faites au fil du temps pour répondre à l'explosion du trafic et s'adapter aux nouvelles normes techniques de sécurité routière.**

Ce furent tour à tour élargissements de tabliers, disparitions de barrières ouvragées et de luminaires remarquables, détruisant ainsi tout un pan du patrimoine lié aux communications urbaines et à l'eau. Un ensemble architectural varié, témoignage d'époque diverses, massacré sans souci de préservation aucune comme les ponts du Mont-Blanc, de la Coulouvrenière, de Saint-Georges et bien d'autres.

L'erreur à ne pas renouveler dans ce type d'architecture mais aussi dans tout édifice de qualité, consiste à agir sur un tissu patrimonial sans aucun souci de restauration d'abord et de préservation ensuite, ce qui n'empêche aucunement des interventions contemporaines de qualité.

Pour les ponts en tout cas, le mal est fait car, en ville de Genève, rares sont ceux qui ont eu le privilège d'être adaptés aux besoins d'aujourd'hui avec tout le respect qui était dû à

leur passé. Le pont de la Machine est certainement l'exception qui confirme la règle, de même que les nouvelles barrières du pont de l'Île qui ont retrouvé leurs caractéristiques d'antan. Sinon, pratiquement tous les anciens garde-corps ouvragés que l'on aurait pu restaurer ont disparu pour faire place à des barrières banales et sans saveur, toutes identiques.

Une création originale mérite d'être citée : le pont Wilsdorf. Ce nouveau pont a remplacé une passerelle sans intérêt. La modernité a donc bien sa place quand le projet est de qualité et qu'il intègre l'histoire du lieu. Cette offre, dans un premier temps, avait pourtant été refusée par la municipalité ! C'est dire la complexité des rapports qui existent entre le monde de la politique et celui de la protection du patrimoine.

*Michel Brun*

Elargissement vraiment indispensable ? Et si comparaison était raison ?

## Le plus ancien pont de Genève est menacé

**Le pont de Carouge est un monument historique. Il doit être classé et restauré – non défiguré !**

Anciennement, le pont de Carouge était appelé le pont d'Arve car, s'il a connu divers emplacements, il n'y en avait jamais eu qu'un seul, en bois. Depuis la fin du Moyen Âge et jusqu'en 1596, il enjambait la rivière à peu près au même endroit que l'actuel pont de Carouge. Après son effondrement fortuit, on le reconstruisit, toujours en bois, mais environ 500 mètres en aval, à la hauteur de l'actuel pont des Acacias, une situation qui présentait l'avantage d'être sous contrôle genevois des deux côtés puisque le territoire des Vernets appartenait à la cité depuis le XV<sup>e</sup> siècle. Durant l'examen des divers projets puis lors de l'accession de Carouge au statut de ville en 1786, on favorisa l'itinéraire par le pont de Sierne, qui, contournant Genève, évitait les taxes. Ce ne fut qu'après l'annexion française que le regroupement des deux rives sous une seule autorité et le destin désormais commun des deux villes imposèrent la nécessité d'une liaison directe et durable. Le pont de Carouge, esquissé sur un plan de 1790, projeté dès 1801 par l'ingénieur français Nicolas Céard, fut finalement construit entre 1809 et 1818. En 1862, il subit un élargissement. Le parapet de pierre d'origine fut remplacé par une balustrade métallique d'un dessin de type « Dufour », ponctuée de dés en roche, dont le rythme reprend celui de la structure (culées et piles), un dispositif remarquable, unique aujourd'hui à Genève.

Or voici que ce patrimoine est menacé ! Nos Einstein genevois de la gestion de la circulation ont en effet décidé de créer des pistes cyclables sur le pont de Carouge. C'est une bonne idée ! Mais une idée perd nettement de sa luminosité lorsqu'on apprend que cet aménagement « nécessiterait impérativement » un élargissement du tablier du pont d'environ 80 cm.

A Rive, les trams se croisent sans problème avec un écartement de 167 cm entre chaque voie. Sur le pont de Carouge, cet écartement est actuellement de 355 cm. Si l'on transpose le confort de croisement de Rive au pont carougeois, on reste avec un solde disponible de 188 cm, plus qu'il n'en faut pour que la petite reine prenne ses aises !

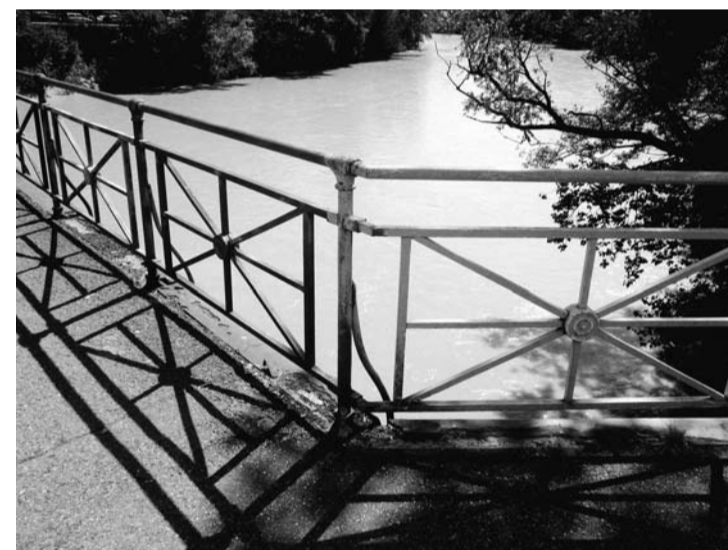
Autrement dit, la largeur actuelle du pont permettrait **facilement** de réaliser les aménagements souhaités **sans l'élargir** encore plus et lui faire perdre irréversiblement ses proportions d'origine déjà fâcheusement modifiées par l'élargissement du XIX<sup>e</sup> siècle.

On nous rétorquera qu'il faut aussi prendre en compte les automobiles. Certes, mais observons que les diverses formes de mobilité se partagent déjà maintenant pacifiquement l'espace disponible. En revanche, peut-être qu'avec un brin d'imagination on pourrait trouver une solution d'allègement du trafic en détournant le trafic lourd par le pont de la Fontenette, diminuant ainsi les nuisances du trafic de transit au centre de Carouge et permettant la restauration dans les règles de l'art d'un des plus beaux (et anciens) ponts du canton ?

Ainsi, en gagnant les deux fois 40 cm prévus par le projet sur la largeur disponible entre les rails plutôt qu'en débordement du porte-à-faux actuel, il resterait encore 108 cm ! Pourquoi ne pas les utiliser pour restituer au pont quelque chose de ses dimensions et proportions originelles (c'est-à-dire réduire d'autant sa largeur actuelle), voire... lui restituer son parapet plein en roche ?

On peut rêver d'un monde de responsables sensibles au patrimoine...

*Isabelle Brunier* *Bernard Zumthor*  
historienne historien de l'art



**Pont de Carouge :** restent les garde-corps « Dufour », actuellement en piteux état, que le projet prévoit de remplacer par des barrières normées d'un dessin complètement étranger à l'architecture néoclassique du pont.



**Pont de l'Île :** après transformation du pont, exemple satisfaisant d'une réinterprétation des anciennes barrières pour répondre aux nouvelles sollicitations et normes de sécurité.



**Pont de la Fontenette :** difficile raccord entre le séduisant motif des barrières anciennes longeant la berge et les nouvelles barrières métalliques à barreaux verticaux du pont.

photos Cecilia Maurice de Silva



## Lectures

### Lieux et passages

De Genève à Annemasse, les Trois-Chêne  
Ouvrage collectif

sous la direction de Pierre Monnoyeur

Postface de Robert Cramer

Editions chénoises/Georg Editeur

env. 200 pages richement illustrées

**A paraître en septembre 2013 à l'occasion  
des Journées européennes du patrimoine.**

*Bien sûr que la terre entière passait par là, pas des Français seulement, des étrangers aussi, des gens venus des contrées les plus lointaines, puisque personne maintenant ne pouvait rester chez soi, et que tous les peuples, comme on disait, n'en feraient bientôt plus qu'un seul. Ça, c'était le progrès, tous frères, roulant tous ensemble, là-bas, vers un pays de Cocagne.*

Emile Zola, *La Bête humaine*

(extrait figurant en exergue de l'ouvrage)

L'épigraphie du livre fournit une indication précieuse au sujet de la méthode qui l'a initié, confirmée par le texte de l'introduction, dû à Jean-Luc Boesiger, président des Editions chénoises, et à Pierre Monnoyeur.

Au refus de traiter l'histoire au niveau local correspond un œcuménisme de bon aloi, qui transcende les territoires communaux, les frontières nationales, et s'inscrit dans le cadre de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève. Au-delà, l'axe, le trafic, la circulation, le mouvement, le passage – les passages – transcendent le lieu statique, figé.

La tentation d'écrire une monographie consacrée à l'axe sortant de Genève par les Trois-Chêne fait place à un collectif de cher-

cheurs (historiens comme Isabelle Brunier ou Bénédicte Frommel, historien de l'art tel Pierre Monnoyeur, géographe tel Yves Bischofberger, sociologue tel Vincent Kaufmann). Chaque auteur, en fonction des différents moyens de locomotion, traite l'ensemble des sujets qui l'intéressent sur le territoire choisi.

La ligne directrice de l'ouvrage est dynamique, puisque la question du déplacement prime: à pied, à cheval, à vélo, en carrosse, en voiture, en automobile, en tram, en train et, bientôt, par le CEVA. Cela sans oublier les installations et les bâtiments qui accompagnent le mouvement (lieux publics, infrastructures diverses, bâtiments de service, entrepôts, auberges, stations-service, etc.).

Une autre idée du livre réside dans la volonté de coller à l'actualité, c'est-à-dire de relier étroitement le passé, le présent et le futur, dans le sens d'une dynamique aussi, celle du flux du temps qui s'écoule, parfois presque figé, parfois, comme aujourd'hui, trépidant.

Un dernier choix a consisté à écarter tout ce qui relève de l'histoire ancienne, de l'archéologie et n'a pas laissé de traces palpables, visibles sur le terrain ou qui a déjà été abordé dans des textes anciens.

Les différents chapitres traitent, outre celui consacré à «Histoires et territoires», aussi bien du tramway et de la colonisation de la campagne chénoise qu'il induit – à l'exemple des villas Puthon de Grange-Canal – que de la ligne de chemin de fer Eaux-Vives-Annemasse ou du projet du CEVA. Un autre thème abordé est celui de l'influence de l'automobile sur le développement de cet axe et de la création d'un quartier moderne qui l'accompagne. Deux chapitres sont consacrés, l'un à «Chêne et le voyage de Chamonix», l'autre aux «Auberges et cafés chénois», éternels lieux de passage. Tout cela s'accompagne d'une riche iconographie, en grande partie originale.

Cette publication, par la méthode retenue, mais également par le choix des sujets traités, traduit une approche profondément originale, mais qui s'inscrit aussi dans le droit fil de l'histoire totale, telle que l'ont pratiquée les historiens des Annales. Cette démarche, qui ne recule devant aucune source, si triviale puisse-t-elle paraître, conduit à une lecture polysémique du territoire, du temps et de l'histoire, qui facilite grandement son intégration dans la nécessaire réflexion sur notre avenir.

Jean-Pierre Lewerer

L'auteur de cet article ne résiste pas au plaisir de rappeler que, lors de l'élaboration de l'Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS), à la fin des années 1970, il lui fallut batailler ferme contre les représentants genevois du DTP pour imposer un relevé global du site des Trois-Chêne, allant de Chêne-Bougeries à Moillesulaz, en lieu et place de celui des trois entités communales qui le composent. Et cela pour les raisons même qui sous-tendent cette publication et en font l'originalité.

## Journées du patrimoine

SAMEDI 7 ET DIMANCHE 8 SEPTEMBRE

« FEU ET LUMIÈRE »

20<sup>e</sup> Journées européennes du patrimoine

Entre l'usage du feu, la crainte des incendies et la maîtrise de la lumière, une grande richesse de thématiques: du site archéologique de fabrication de tuiles à la façade rideau, en passant par l'art de la céramique et du vitrail, l'invention de la lampe, la photographie, le moteur à explosion, le bûcher, la crémation et l'éclairage public, un éventail de 20 visites, animations jeune public et conférences sont proposées. L'édition 2013 donne l'occasion de jouer avec la lumière et de se jouer des horaires traditionnels. Céleste ou artificielle, elle sera observée de toute part, de l'aube au crépuscule.

Babina Chaillot-Calame

Le programme complet est disponible à l'Arcade d'information municipale (pont de la Machine) ou sur [www.geneve.ch/patrimoine/jep](http://www.geneve.ch/patrimoine/jep)

## Question

par Michel Brun



**Quel est le nom du cheval qui a été présenté au sculpteur Frédéric Schmiech (1893-1972) pour la réalisation des statues équestres du quai Turretini, et que l'histoire du patrimoine n'a certainement pas retenu?**

La première réponse correcte adressée à notre secrétariat sera récompensée par le livre *XX<sup>e</sup>. Un siècle d'architecture à Genève*. Résultat du concours dans notre prochaine édition.

## Prix Wakker 2013

Patrimoine suisse a décerné le Prix Wakker 2013 à la ville de Sion. Le chef-lieu valaisan reçoit cette distinction pour avoir amorcé avec succès sa mue urbaine et replacé le paysage au cœur de son développement territorial. A travers les aménagements exemplaires des espaces publics du centre-ville, c'est tout un processus de réflexion sur la manière de faire la ville qui s'est mis en place. Dans la foulée, Sion a initié un travail de reconnaissance du patrimoine architectural moderne, l'un des plus importants de Suisse.

La remise officielle du prix aura lieu à Sion le samedi 21 septembre dans le cadre d'une cérémonie festive.

Informations: [www.patrimoinesuisse.ch](http://www.patrimoinesuisse.ch)

## Soutenez nos activités

par un don ou en devenant membre souscripteur par une cotisation annuelle de soutien. Patrimoine suisse Genève est une organisation à but idéal, sans but lucratif et reconnue d'intérêt public. Fondée en 1907, elle compte 950 membres. Elle s'engage dans le domaine de la culture architecturale, pour préserver le patrimoine bâti de différentes époques et encourager une architecture moderne de qualité dans le cadre de nouveaux projets.

**Compte postal 12-5790-2 Patrimoine suisse Genève**



**Je commande le livre  
«XX<sup>e</sup>. Un siècle  
d'architectures  
à Genève»**

Je commande \_\_\_\_\_ ex.  
au prix de CHF 58.-  
(48.- pour les membres  
de Patrimoine suisse)

Nom	Prénom
Année de naissance	Profession
Adresse	
N° postal, lieu	
Date	Signature

### J'adhère à Patrimoine suisse Genève

- membre affilié à Patrimoine suisse, recevant le journal *Alerte* et la revue *Patrimoine*: minimum 70.- / couple 80.- / collectif 105.- / étudiant 40.-
- membre de soutien 150.-

### Je m'abonne à alerte

- 4 numéros (un an) pour 20.-

Talon à retourner à Patrimoine suisse Genève, Case postale 3660, 1211 Genève 3

## alerte

Paraît 4 x l'an

Editeur Patrimoine suisse Genève,  
section genevoise de Patrimoine suisse

Président Robert Cramer

Rédaction Cecilia Maurice de Silva

Ont collaboré à ce numéro

Michel Brun, Isabelle Brunier, Babine Chaillot-Calame,  
Erica Deuber Ziegler, Jean-Philippe Koch,  
Jean-Pierre Lewerer, Pierre Monnoyeur,  
Laurent Nicoler, Bernard Zumthor

Secrétariat Claire Delaloye Morgado

Case postale 3660, CH-1211 Genève 3

tél. 022 786 70 50 (matin)

info@patrimoinesuisse.ch

Graphisme Pierre Lipschutz, promenade.ch

Impression m+h, Genève

Imprimé sur papier 100% recyclé

© 2013, Patrimoine suisse Genève

[www.patrimoinegeneve.ch](http://www.patrimoinegeneve.ch)

[www.patrimoinesuisse.ch](http://www.patrimoinesuisse.ch)

Prochaine parution: hiver 2013-2014

Délai rédactionnel: 28.10.2013