



Chapitre de livre

1982

Published version

Open Access

This is the published version of the publication, made available in accordance with the publisher's policy.

Le développement urbain de Genève de 1850 à nos jours

Raffestin, Claude

How to cite

RAFFESTIN, Claude. Le développement urbain de Genève de 1850 à nos jours. In: Le pays de Genève. Guichonnet Paul (Ed.). Genève : Association de l'Encyclopédie de Genève, 1982. p. 114–124. (Encyclopédie de Genève)

This publication URL: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:4411>

La démolition des fortifications

La Révolution de 1846 marque le début de la période contemporaine à Genève. Cette révolution radicale, préparée par James Fazy, est, à maints égards, plus significative que beaucoup d'autres qui se sont produites à la même époque. Certes, elle n'intéresse qu'un microcosme, quelques dizaines de milliers d'habitants, mais elle affecte la plupart des structures genevoises, tant sur le plan institutionnel que sur le plan territorial. Autrement dit, la Révolution de 1846 a substitué un projet de société nouveau à un modèle socio-économique usé. C'est l'aboutissement de la lutte entre radicaux et conservateurs: «Les conservateurs, qui viennent de perdre le pouvoir, n'ont voulu retenir du passé que l'image de la petite cité, entourée d'ennemis, resserrée dans ses murailles autour de la cathédrale, parole de Dieu faite pierres» (Favez et Raffestin). A cette image, James Fazy en oppose une autre, celle de l'ouverture de Genève : rétablissement du Conseil général, développement industriel et démantèlement des fortifications. C'est une réponse à la crise que traverse la collectivité genevoise; crise multiforme, puisqu'elle est aussi bien politique et économique que sociale et culturelle.

La présence des fortifications, qui retiendra d'abord l'attention des contemporains, a valeur de symbole. En effet, les murailles qui dataient du XVII^e et du XVIII^e siècle étaient considérées par les conservateurs comme la sauvegarde d'une certaine Genève. Cette Genève s'exprimait dans des mœurs et des habitudes déposées par le temps ; elle s'exprimait aussi par une conception économique axée sur certaines activités, en particulier le commerce; elle s'exprimait enfin par des dimensions urbaines et démographiques limitées, c'est-à-dire par la crainte de la grande ville. Les radicaux, de leur côté, voulaient une Genève «ouverte», novatrice, agrandie et capable de s'insérer dans l'économie industrielle.

C'est pourquoi les fortifications ont contribué à cristalliser l'opposition car elles sont les signes d'une époque révolue ; il s'agissait de passer d'une ville pré-industrielle à une ville industrielle. Le changement de pouvoir inauguré par la révolution va' se traduire d'abord par un changement de maillage territorial. Les limites urbaines matérialisées par la pierre vont sauter et faire place à un nouveau système. Ne serait-ce qu'en cela, la révolution a été une modification profonde. L'espace libéré sera aménagé selon un modèle régulier de rues se coupant à angle droit : ce sont purement et simplement des éléments du plan en damier. Ainsi, à l'ordre

Le développement urbain de Genève de 1850a nos jours

organique des anciens quartiers s'opposera l'ordre géométrique des nouveaux quartiers. La révolution s'est donc traduite dans le tissu urbain.

Nouveaux quartiers

Pourtant, si la révolution a réussi quant à la morphologie, elle sera, en partie, un échec quant à la redistribution sociale - de la propriété. Il suffit de consulter la liste des acquéreurs des terrains libérés pour constater que la majorité des achats a été réalisée par les classes bourgeoises. Aurait-il pu en être autrement?

Le démantèlement et l'aménagement des nouveaux quartiers a duré plus de trente ans, de 1850 aux années 1880. Une fois l'opération achevée, Genève ne sera plus retranchée dans des limites étroites, ni accrochée à ses sites de pont et d'acropole. Commencera alors l'extension, tant sur la rive gauche que sur la rive droite.

De 1850 à 1880, le développement de la ville se fait en tache d'huile autour de l'ancien noyau : quartier des banques, des Tranchées, de Rive, des Eaux-Vives sur la rive gauche et quartier des Pâquis et des Grottes sur la rive droite. Ces quartiers, aujourd'hui bien centraux, constituaient alors la périphérie urbaine immédiate.

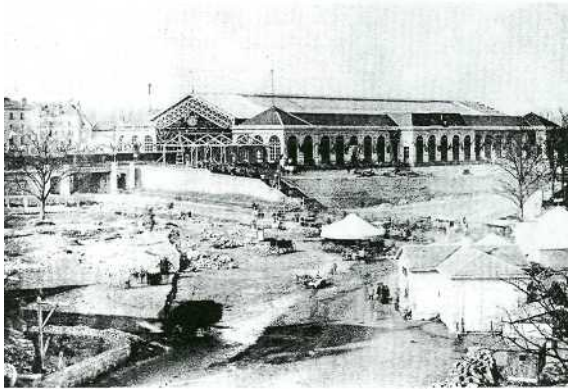
La démolition des fortifications Une étape essentielle dans l'expansion urbaine. Au premier plan à gauche, James Fazy, appuyé sur sa canne et portant un chapeau haut-de-forme. Gravé d'après une huile de F. Métral, dans «Illustrirte Zeitung», Leipzig, 30 mars 1850.



Deux nouveau-nés : les chemins de fer et l'industrie

Ce développement coïncide avec la mise en place de l'infrastructure ferroviaire. La gare a, sans aucun doute, fortement contribué à la croissance de la rive droite, cela d'autant plus que, par rapport à la ville de l'époque, le tracé de la voie ferrée est tangentiel. C'est en 1858 que la première ligne a été ouverte au trafic. On peut d'ailleurs s'étonner de cette date tardive. Il faut le dire, Genève a joué de malchance en matière ferroviaire. Bien que des négociations aient été entreprises dès 1844, une série d'événements ont retardé la réalisation du chemin de fer : la Révolution de 1846, la crise du Sonderbund, la Révolution de 1848 à Paris. Dès l'origine, il y a eu des difficultés et c'est sans doute pour cette raison que Genève n'est jamais devenue un nœud ferroviaire qui aurait pu valoriser ses potentialités géographiques et économiques. Le retard ne sera jamais rattrapé malgré l'ouverture, en 1888, de la ligne Vollandes—Annemasse, et Genève ne dispose aujourd'hui encore que d'un réseau inachevé: entre 1888 et 1941, il n'y a eu aucun aménagement important dans ce domaine. On attend toujours le raccordement de la Praille aux Eaux-Vives.

Ce défaut de communications est d'autant plus regrettable que quelques années après l'ouverture de la première ligne, un ensemble d'entrepreneurs a investi des sommes importantes dans l'industrie. La grande industrie genevoise, essentiellement mécanique au début, apparaît dans les années



L'ancienne gare de Cornavin Construite par l'architecte J. Flegenhaimer, inaugurée en 1858, en même temps que la ligne de chemin de fer Lyon-Genève. Photographie prise probablement en 1858.

1860. La Société genevoise d'instruments de physique, installée à Plainpalais, les Ateliers des Charmilles et les Ateliers de Sécheron lancent leurs premières fabrications. Ces entreprises et bien d'autres auraient pu être stimulées par un réseau ferroviaire complet permettant d'entretenir des relations plus aisées avec la région.

Le développement urbain et économique s'accompagne évidemment, entre 1850 et 1880, d'une forte croissance démographique alimentée surtout par l'immigration que redoutaient justement les conservateurs. Il s'agit d'une immigration étrangère, mais à forte composante régionale, dans laquelle les Savoyards jouent le rôle essentiel.

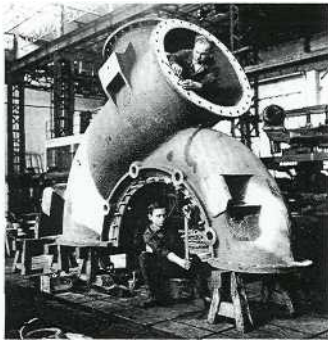
L'expansion urbaine jusqu'aux années trente

De 1880 à 1910, l'expansion urbaine se poursuit à un rythme rapide, mais d'une manière moins cohérente et moins continue dans l'espace que durant la période précédente. La «tache d'huile» de ces trente années se ramifie et l'aménagement se fait par touches successives. Sur la rive gauche, les quartiers de Plainpalais et de la Jonction sont touchés par l'industrialisation. Pendant longtemps, le triangle de la Jonction a surtout abrité des industries et un fort habitat ouvrier. Ce n'est que depuis une vingtaine d'années que sa rénovation a commencé. Non loin de là, la zone de la Coulouvrenière a accueilli des ateliers et les Services industriels. A la même époque débute l'aménagement du quartier des Acacias, de même que l'axe de la Cluse. Sur la rive droite, le quartier des Pâquis se complète par des ensembles de constructions, soit à l'intérieur, soit sur les quais. La population de ce secteur est composée en majeure partie de familles ouvrières. Les Pâquis constituent alors une «périphérie de déversement». Sous l'effet de l'industrialisation se développent aussi les axes de la rue de la Servette et de la rue de Lyon. De petites entreprises s'installent, ou plus exactement s'insèrent dans le quartier de Saint-Jean, encore très résidentiel et périphérique par rapport à la ville de l'époque.

Ainsi, peu à peu, la ville prend les grands traits de la physionomie que nous lui connaissons. Entre 1910 et 1920, l'image se précise et, par certains côtés, se stabilise. Certes, les transformations ne manqueront pas mais les traits essentiels sont en place.

Entre 1920 et 1930, l'expansion prend l'allure d'un semis périphérique assez lâche ou bien affecte des zones laissées libres à l'intérieur des quartiers antérieurement aménagés.

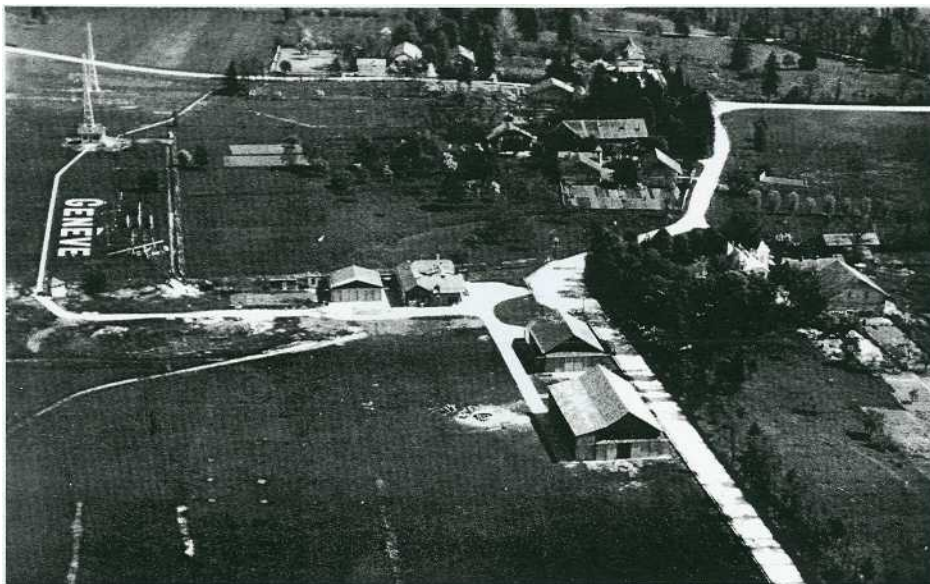
L'industrie à Genève Ouvriers des Ateliers des Charmilles au montage d'une bache spirale de turbine Francis, vers 1930.



L'aéroport de Cointrin et la Genève internationale

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les autorités cantonales présentent un projet d'aéroport. Si Genève a manqué son aménagement ferroviaire, il n'en ira pas de même pour la navigation aérienne. L'aéroport fut un pari réussi sur l'avenir, tant du point de vue technique que du point de vue économique. Le site de Cointrin, bien qu'en dehors des limites urbaines, est très proche du centre de la ville (6 km). Pour un aéroport devenu intercontinental, c'est certainement un cas unique au monde. Le raccordement ferroviaire Cointrin—Cornavin, dont la mise en service est prévue pour 1987, rapprochera encore l'aéroport du centre et des autres villes de Suisse romande et placera Genève dans une situation comparable à celle de Zurich. Du reste, la promiscuité entre les avions et les humains présente aujourd'hui des inconvénients, comme on va le voir. A l'époque, la construction de l'aéroport dans un site non encore urbanisé était parfaitement adaptée aux conditions d'existence.

Le premier aérodrome de Cointrin, vers 1920



L'aménagement de l'aéroport coïncide avec l'implantation à Genève des organisations internationales, la Société des Nations surtout, mais aussi le Bureau International du Travail. La dimension internationale de Genève, jusqu'alors latente, s'affirme avec éclat. On parlera, avec un peu d'excès, dans certains milieux genevois, de la «capitale du monde». En s'installant sur la rive droite, ces organisations ont modifié à long terme le paysage urbain. Des plans d'aménagement ont été conçus, qui n'ont pas abouti, sauf sur certains points particuliers. Il y a eu là, en matière d'urbanisme, une série d'occasions manquées car il aurait fallu reconsidérer l'aménagement d'une partie de la rive droite. Les organisations internationales ont été plaquées sur la ville plutôt qu'intégrées dans le contexte urbain. En revanche, sur le plan économique, elles ont constitué un apport remarquable qui a compensé les crises et la stagnation du nombre d'habitants. Entre 1920 et 1941, en effet, la population est restée stable, passant de 171.000 à 174.855 habitants seulement, la conjoncture défavorable se combinant avec la disparition des zones franches.

Le Palais de la Société des Nations
Construit de 1929 à 1937, il abrite aujourd'hui l'Office européen de l'Organisation des Nations Unies. A l'arrière-plan à gauche, le Musée Ariana, et à droite, le siège du Comité international de la Croix-Rouge.



Formation de l'agglomération actuelle

C'est au cours de cette période que l'Etat intervient de manière croissante dans la gestion du territoire urbain. Ce renforcement de l'intervention étatique est concrétisé par les lois du 9 mars 1929, l'une sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités, et l'autre sur les constructions et les installations diverses. Ces textes intéressent l'ensemble du canton et éviteront dans une assez large mesure «les effets anarchiques» des dispositions antérieures, incomplètes ou insuffisantes.

En 1930, la fusion avec la ville de Genève des communes des Eaux-Vives, de Plainpalais et du Petit-Saconnex amorce le développement de l'agglomération actuelle qui se poursuivra jusque dans les années cinquante. Dans le centre de la ville, le domaine bâti se dégrade: le nombre des taudis augmente et la population se déplace vers les quartiers extérieurs. C'est au cours de cette période qu'a été réalisée la cité Vieusseux, qu'on peut considérer comme une tentative intéressante d'urbanisme social.

L'aménagement de la Praille et la liaison Cornavin—Eaux-Vives

En pleine Seconde Guerre mondiale on se préoccupait de l'aménagement de la Praille en zone industrielle et gare de marchandises. Cela supposait le raccordement à Cornavin, qui fut entrepris, mais le raccordement aux Eaux-Vives a toujours été remis à plus tard. Depuis 1888, c'était la première fois qu'on entreprenait des travaux d'infrastructure de chemins de fer. On doit s'en étonner car la base légale de la politique ferroviaire genevoise existe depuis 1912 et fait l'objet d'une convention entre le Canton et les Chemins de fer fédéraux. Il est difficile de dire si la politique des CFF a compromis le développement économique de la région genevoise, car les moyens de vérification chiffrés manquent. En revanche, on peut regretter, pour des raisons de circulation urbaine, que le raccordement avec les Eaux-Vives n'ait pas été entrepris. En effet, on disposerait actuellement d'un système de circulation à grande capacité qui permettrait de décharger les axes routiers de tout un trafic de personnes. Les frontaliers, par exemple, pourraient utiliser aujourd'hui le réseau ferré au départ d'Annemasse et atteindre le cœur de la ville sans difficulté. Cette liaison entraînerait au surplus une économie extrêmement importante d'énergie et déchargerait la circulation intra-urbaine.

La gare de marchandises et la zone industrielle de la Praille



Une nouvelle explosion démographique

La période de 1950 à nos jours est celle des grandes ; transformations, des grands aménagements et du triomphe du principe de concentration. Jusqu'alors, l'agglomération genevoise est constituée par Genève et Carouge. A partir de 1951 et jusqu'en 1955, elle comprend 5 communes, de 1956 à 1963, elle intègre 16 communes et depuis 1964, 28 communes. Dès lors, c'est la majorité des communes genevoises qui participent au développement urbain. Pourquoi cette extension? Il faut en chercher les raisons, d'abord, dans la vague de croissance économique qui a déferlé, à partir de 1950-1955, sur l'Europe occidentale en général et sur la Suisse en particulier. La croissance genevoise sera explosive, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, et la prédiction de Hermann Keyserling, formulée trente ans plus tôt, se réalisera: Genève devient un gigantesque bureau de placement et d'organisation. L'industrie prospérera sans rencontrer d'obstacle jusque vers 1960, mais peu à peu des entreprises disparaîtront ou seront rachetées par des sociétés suisse-allemandes ou américaines. Il s'ensuivra une diminution de la part relative de la main-d'œuvre industrielle et une montée extraordinaire de la part de celle engagée dans le tertiaire. Depuis vingt-cinq ans, Genève se «tertiarise» à vive allure.

Parallèlement à cette croissance économique, la population augmente à un rythme de 2 pour cent en moyenne. C'est un taux énorme, comparable à ceux du Tiers Monde. Le canton de Genève a passé de 202.918 habitants en 1950 à 335.734 en 1975. La crise survenue autour de 1974 a cassé le ; rythme démographique. Il est évident que cette augmentation a provoqué une forte demande de logements ; l'activité du bâtiment qui en est résultée a fortement modifié la morphologie de l'agglomération puisqu'en vingt ans, de 1950 à 1970, 75.248 bâtiments ont été construits, dont 43.262 à plusieurs logements. Pour faire face à la demande de logements, plusieurs solutions ont été adoptées : démolition de quartiers anciens et reconstruction, rénovation ou restauration, construction de grands ensembles ou création de cités satellites.

Les cités-satellites

Sur la rive gauche, un exemple de grand ensemble représentatif est celui de la Gradelle qui, sur le plan de l'intégration sociale, est satisfaisant. Sur la rive droite, le

Lignon, qui groupe environ 10.000 habitants, a permis d'éponger une demande très forte de logements. Les avis sur le Lignon sont partagés: certaines enquêtes ont révélé que les habitants étaient satisfaits, d'autres ont fait apparaître des difficultés quasi pathologiques. Faut-il incriminer l'architecture ou les relations qui s'y nouent? La pathologie des grands ensembles est mal connue parce que complexe. La première cité satellite a été celle de Meyrin, dont la conception est assez remarquable, n'était la proximité de l'aéroport créateur de nuisances. Il est à peine croyable que l'on ait autorisé la construction d'une cité à côté d'un aéroport en pleine expansion. La crise aiguë du logement peut expliquer une certaine précipitation dans les réalisations ; elle ne peut excuser des implantations dangereuses à long terme pour la santé publique. Une enquête faite il y a quelques années a révélé que 47 à 48 pour cent des habitants se plaignaient du bruit. Ce n'est pas la majorité comme l'écrivaient les auteurs de l'enquête, mais...

La cité nouvelle d'Onex, autre cité satellite, sur la rive gauche, est un exemple supplémentaire de ces créations urbaines nécessitées par la période dite de surchauffe. Onex, à maints égards, a été pendant longtemps un espace d'urgence et de décharge, mais la municipalité a fait des efforts pour intégrer à la commune des habitants venus d'horizons très divers. Alors qu'à l'origine la pyramide démographique de ces cités satellites était déséquilibrée, dominées qu'elles étaient par les jeunes couples et les enfants, l'équilibre s'est rétabli au fil des années.

Les zones industrielles

Le 28 juin 1958 fut votée une loi instituant la Fondation des terrains industriels de la Praille et des Acacias, communément appelée la FIPA. Cette fondation de droit public aménage, exploite et gère pour le compte de l'Etat les terrains à vocation industrielle et commerciale. La FIPA comprend deux zones: une zone sud raccordée à la voie ferrée et une zone nord non raccordée qui n'oblige pas au respect de la clause de transport. Depuis lors, d'autres zones ont été projetées ou créées. Dans ces zones on applique le principe du droit de superficie: les utilisateurs «louent» le terrain à la Fondation pour une période de 99 ans. Cette loi a facilité les implantations de type industriel ou commercial.

Un urbanisme de surchauffe

La cité des Avanchets, à Meyrin
Construite de 1975 à 1980.



La croissance, on s'en doute, a posé d'énormes problèmes et dans les années soixante les autorités ont été amenées à prendre position. Ainsi, le premier rapport de la Commission d'urbanisme de 1962-1963 a posé une série de principes «à chaud», c'est-à-dire pendant une période de bouleversements économiques, démographiques et sociaux qui ont profondément transformé l'agglomération. A l'époque, on pensait que le développement devait partir du centre, par un habitat à haute densité ; on imaginait des voies de circulation différenciées et une agglomération structurée par des routes express. Il en est évidemment résulté de vigoureuses polémiques qui rappellent, toutes proportions gardées, le débat autour des fortifications un siècle auparavant. Certes, ce n'est plus la lutte entre conservateurs et radicaux, mais un conflit entre les Anciens et les Modernes en matière architecturale. En fait, il s'agit moins d'architecture que d'urbanisme, mais les positions se cristallisent le plus souvent sur la forme des immeubles plutôt que sur leur disposition. Les débats ont connu leur plus grande acuité au moment où fut formulée l'hypothèse d'une Genève de 800.000 habitants pour l'an 2015. Ce n'était qu'une extrapolation mal comprise. Depuis 1975, avec la crise, les esprits se sont calmés.

Développements récents

Depuis lors, la Ville de Genève a préparé un plan alvéolaire dont les principes visent à empêcher le dépeuplement de la commune, à limiter l'extension du centre et à préserver le logement.

Au cours de cette dernière phase du développement de Genève, l'implantation du CERN (Conseil européen pour la recherche nucléaire), constitué en 1952, a eu des retombées positives sur l'économie genevoise; en revanche, elle a accentué dans une certaine mesure le problème du logement et, surtout, a déterminé une augmentation de la demande d'électricité. Cette question de l'énergie et de sa consommation sera traitée dans un autre volume.

La construction du nouvel aéroport, inauguré en 1968, a provoqué, sur la rive droite, une augmentation des nuisances ; elles ont été en partie stabilisées par l'interdiction des vols nocturnes.

L'agglomération genevoise est entrée dans une phase de réaménagement due à la croissance des vingt dernières années. Depuis cinq ans, la population est relativement

stable et n'augmente plus qu'à un rythme lent. Sa structure se modifie du fait de la diminution de l'industrie, de l'explosion du secteur tertiaire et, peut-être, du reflux des organisations internationales.

Genève ne sera donc pas devenue cette «capitale du monde» à laquelle croyaient les Genevois il y a soixante ans, mais elle demeure, par rapport à ses dimensions, sans doute l'agglomération la mieux équipée du monde.

C. R.



Les installations du C.E.R.N. (Conseil européen pour la recherche nucléaire)