DEPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS ET DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION
DIRECTION DU PATRIMOINE ET DES SITES
Service des monuments et des sites

Secteur Praille-Acacias-Vernets

Etude historique et patrimoniale



Bénédict Frommel, Enis Arikok, juin 2006

Page de couverture : extrait de la « Carte de la Ville de Genève et de ses environs » par Mayer, 1822 (CIG).

Sommaire

Avant-propos p. 5

Introduction p. 9

I. Le site naturel et l'apparition du premier réseau viaire p. 11

II. Le développement et l'amélioration des liaisons avec la ville (XIXe siècle) p. 27

III. Les grandes infrastructures (1900 à 1960) p. 39

IV. La zone industrielle (1960 à aujourd'hui) p. 59

V. Recensement du patrimoine bâti p. 67

Bibliographie p. 129

SERVICE DES MONUMENTS ET DES SITES

A l'initiative de la Fondation des terrains industriels (FTI), et dans le cadre d'une stratégie de développement du périmètre Praille-Acacias-Vernets, un groupe de travail pluridisciplinaire a été créé, afin d'aborder l'ensemble des volets participant aux enjeux de ce secteur. La dimension patrimoniale a été identifiée comme l'un de ces volets.

L'attention portée au patrimoine industriel n'est pas nouvelle. Elle remonte au début des années 1970, éveillée par le spectacle de bâtiments et de sites entiers, dont l'abandon a été imposé par l'obsolescence des équipements et les plans de restructuration de l'industrie européenne. Ces lieux délaissés ont soudain mis en évidence l'existence d'un paysage industriel autant qu'urbain, révélant l'importance de notre culture industrielle et technique. La réaffectation de ces friches s'est imposée comme un moyen de préserver la mémoire de certaines étapes de notre culture mais aussi et surtout comme une opportunité de tirer parti de la richesse spatiale et formelle d'une architecture aux qualités esthétiques souvent remarquables. Les exemples de reconversions réussies de sites industriels historiques sont innombrables, offrant une structure d'accueil à une grande diversité de programmes.

Loin d'être à l'abandon, la zone industrielle Praille-Acacias, créée dans les années 1960, est un secteur de production très actif, où l'on compte près de 20'000 emplois sur 240 hectares. C'est néanmoins une « reconversion » qui doit aujourd'hui être envisagée, afin d'ouvrir cette zone spécialisée à d'autres affectations et activités urbaines en raison de sa proximité au centre-ville.

La lecture des valeurs patrimoniales d'un secteur à vocation industrielle aussi vaste est une démarche nouvelle et complexe. Jusqu'à présent, les études menées par le service des monuments et des sites,

dans le cadre du recensement du patrimoine architectural du canton de Genève, ont porté sur des sites industriels confinés tels que la SIP, Sécheron et Tavaro. Seule exception, le recensement des chemins de fer du canton de Genève achevé en 2004 a permis d'étudier le développement d'un réseau à travers ses grandes étapes historiques.

Une constante est inhérente à l'ensemble de ces études : la lecture minutieuse du site, qui est un exercice indispensable pour mettre en évidence sa qualité et sa singularité. Un va-et-vient entre le terrain et les archives s'impose donc, soit à partir de représentations du passé, afin de suivre le fil des transformations successives, soit en décelant des permanences dont il s'agit de comprendre le sens. Le plus souvent, ces deux recherches sont menées conjointement. Elles visent à redécouvrir le lien logique entre l'évolution du territoire et l'apparition du bâti.

Avec le temps, l'importance accordée à la mémoire architecturale, sociale ou technique du patrimoine bâti évolue forcément. Dans le cas de bâtiments industriels, la question de l'obsolescence est omniprésente, et avec elle, surgissent les notions de restauration, de transformation et de reconversion. Afin de procéder à une évaluation et définir d'éventuelles mesures de protection, l'outil du recensement est nécessaire, tout en prenant en considération le fait du changement d'usage.

Les espaces à vocation industrielle ont comme particularités d'être ceux du travail, de la circulation des matières. A la fois ancrés dans un lieu et éphémères, en raison du renouvellement fréquent des processus de fabrication, ces espaces ont, dans la plupart des cas, marqué l'environnement par leur activité. La modification du paysage est directement liée au fait industriel et la présence de remblais et de canaux permet l'analyse de la logique des processus de fabrication. Ces transformations du paysage sont le résultat de relations dont les implications ne se limitent plus seulement aux abords d'un site, mais s'étendent aujourd'hui parfois bien au-delà. Si auparavant dans un cadre pré-industriel, les limites étaient celles d'un bassin versant et de ses moulins, aujourd'hui le critère d'accessibilité définit l'articulation d'espaces de production avec les routes et les voies ferrées dans des relations lointaines.

La lecture du site Praille-Acacias révèle, sous le sol goudronné, la canalisation de la Drize et de l'Aire ainsi que les remblais et les nivellements dictés par l'installation du rail. La géométrie des lignes d'implantation dominantes, orientées nord-sud, résulte des grands projets de desserte fluviale pour lesquels Genève s'est passionné dans les années trente ; la rencontre entre les voies planifiées à différentes époques (route des Acacias en 1878 et route des Jeunes en 1936) et les anciens tracés. Prés et cultures maraîchères ont offert un terrain pratiquement vierge de constructions, sur lequel les installations industrielles ont pu s'implanter selon leur logique propre tout en se distinguant les unes des autres par une architecture singulière.

La zone industrielle Praille-Acacias est une création des années soixante. Elle illustre le principe du zoning, outil d'aménagement articulé sur la spécialisation des quartiers, issu des utopies sociales du début du XIXe siècle. Organisée en fonction des exigences de production, elle se distingue par une juxtaposition d'espaces cloisonnés, où s'expose une architecture souvent novatrice, lieu d'expérimentation de formes et de matériaux nouveaux.

Si la transformation d'un territoire, par le biais de la densification, est une opération logique, le souci de garder des espaces libres, voire même d'en libérer certains, afin de compenser le déficit en espaces publics du secteur l'est également, tout comme celui

d'y intégrer certaines œuvres architecturales existantes remarquables. Un dialogue est donc à établir, dans le cadre de toutes les opportunités de création d'espaces publics, par la réévaluation des éléments bâtis singuliers, des cheminements, parcelles et mouvements de terrain, constitutifs de la richesse naturelle passée du site et témoins de son activité.

La compréhension de l'évolution du site peut contribuer à formuler des hypothèses plus sensibles, afin de constituer une nouvelle réalité à la fois complexe et durable de ce processus de transformation urbaine et limiter ainsi la tentation de la table rase.

Sabine Nemec-Piguet,
cheffe du service des monuments et des sites

Le carrefour de l'Etoile, point de convergence de deux rivières canalisées (la Drize et l'Aire), de deux voies historiques (la route du Grand-Lancy et la rue Subilia), d'une voie créée à la fin du XIXe siècle (la route des Acacias) et d'une artère inspirée par le plan directeur de 1935 (la route des Jeunes), 1993 (FIPA, 1994).




Petit-Lancy
Grand - Lancy
Carouge
Les Vernets
La Praille
Les Minoteries
Les Moraines
Les Semailles
Les Palettes
Bachet - de - Pesay
Claire - Vue
Surville
Parc CHUIT
Parc des Acacias
Casernes
Centre sportif des Vernets
Centre sportif de la Queue-d'Arve
Piscine
Stade
Ecole
Temple
Eglise
Mairie
Halte Lancy-Pont-Rouge
Douane
Port Franc
Gare de Genève La Praille
Stade de Genève
Collège De-STAEL
Université
Dépôt des T.P.G.
Parc Louis-COTTIER
Parc des Bastions
Plaine de Plainpalais
Parc aux animaux
Bois de la Bâtie
Cimetière
Centre funéraire et crématoire
Jardins familiaux
Route de Saint-Georges
Route de Chancy
Route des Jeunes
Route Centrale
Route des Jeunes
Route de Lancy
Route du Grand-Lancy
Route Autoroute
Route de Drize
Route des Acacias
Route de Malagnou
Route de Frontenex
Avenue de la Praille
Avenue du Mail
Avenue Henri-Dunant
Avenue Eugène-Lance
Avenue des Communes Réunies
Avenue des Semailles
Avenue des Palettes
Avenue de Sainte-Clotilde
Avenue de Miremont
Avenue de Pinchat
Avenue de Crozet
Avenue de Thônex
Avenue de Frontenex
Avenue de Beau-Séjour
Avenue de Luserna
Avenue de Sécheron
Avenue de la Roseraie
Avenue de la Paix
Avenue de la Grenade
Avenue de la Forêt-Noire
Avenue de la Gare-de-Lancy
Avenue de Châtelaine
Avenue de Champel
Avenue de Bel-Air
Avenue de Miolan
Avenue de Florissant
Avenue de la Roseraie
Avenue de la Paix
Avenue de la Grenade
Avenue de la Forêt-Noire
Avenue de Châtelaine
Avenue de Champel
Avenue de Bel-Air
Avenue de Miolan
Avenue de Florissant
Boulevard Carl-Vogt
Boulevard des Promenades
Boulevard de la Cluse
Boulevard de la Tour
Boulevard de la Rue
Boulevard de la Rue
Boulevard de la Rue

Étymologie

«Praille» (ou Pralies): de «pratalia», ensemble de prés en vieux français.

«Acacias» : désigne le robinier, improprement appelé acacias, une essence provenant d'Amérique, acclimatée depuis le XVIe siècle. A Genève, désignait un petit groupe de maisons situées à l'actuel carrefour de l'Étoile.

«Vernets» : désigne l'aulne, une essence se développant notamment le long des cours d'eau ou dans les milieux humides.

«Queue d'Arve» : zone traversée par le dernier tronçon de l'Aire, au pied de la colline de la Bâtie, peu avant que celle-ci ne se jette dans l'Arve.

Le secteur Praille-Acacias-Vernets est délimité au nord par l'Arve, à l'ouest par la colline de la Bâtie, au sud par la colline de Lancy et à l'est par la ville de Carouge. Ce territoire s'est constitué au cours de quatre grandes étapes :

1. le site naturel et l'apparition du premier réseau viaire;
2. le développement et l'amélioration des liaisons avec la ville (XIXe siècle);
3. les grands travaux d'infrastructures (1900 à 1960);
4. la zone industrielle (1960 à aujourd'hui).

Dans leur majorité, les bâtiments ont été réalisés après la création de la zone industrielle en 1960. Demeurent toutefois un certain nombre d'éléments plus anciens, qui sont les témoins de l'évolution à travers le temps de cette plaine alluviale devenue morceau de ville.

Évolution du statut territorial du secteur

	1500	1798	1816	1930
Praille	Savoie	Léman	Carouge Lancy	Carouge Lancy
Acacias	Savoie	Léman	Plainpalais	Genève
Queue d'Arve	Savoie	Léman	Plainpalais	Genève
Vernets	Genève	Léman	Plainpalais	Genève

Page de gauche : le secteur Praille-Acacias-Vernets, 2006 (DT).



1



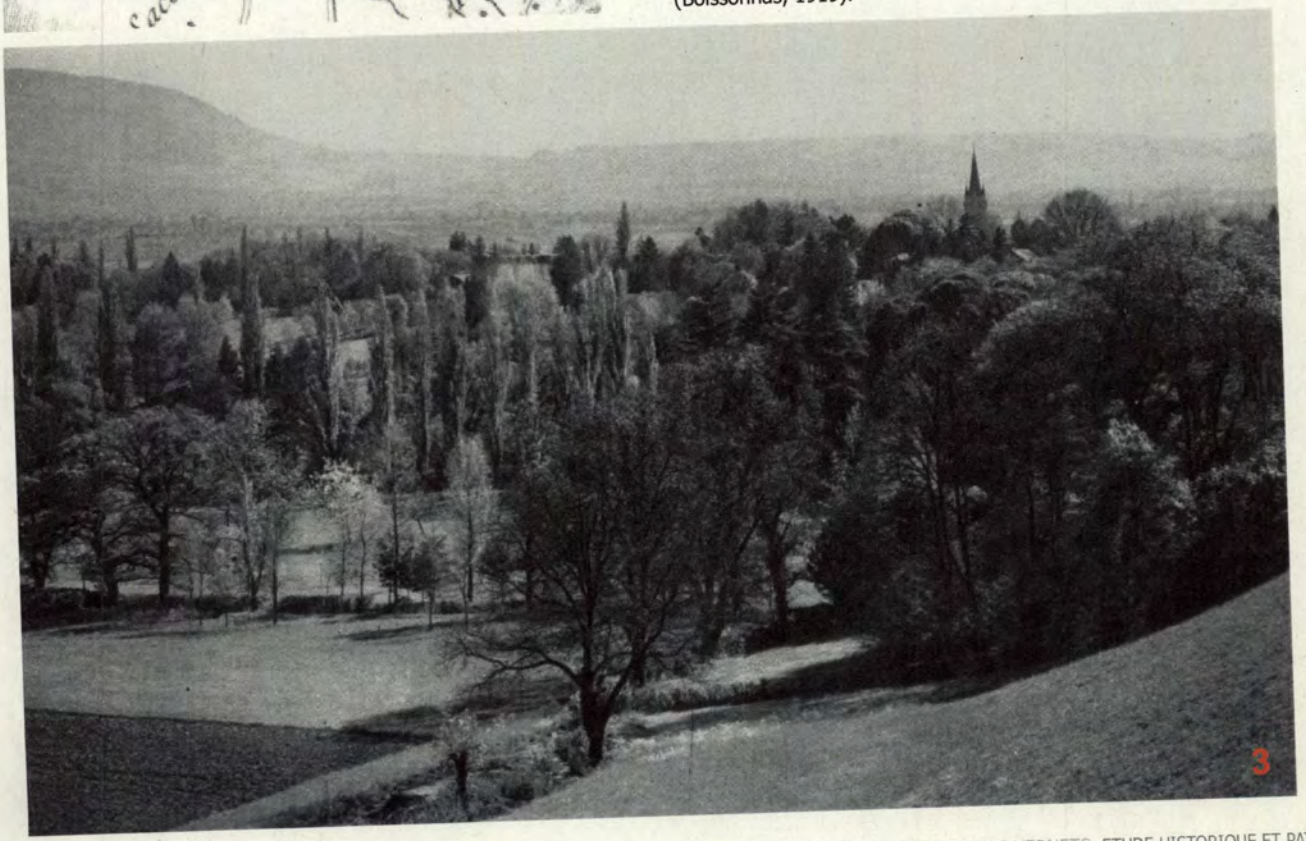
2

I. Le site naturel et l'apparition du premier réseau viaire

Le site a été formé par une ancienne boucle de l'Arve comblée par les alluvions de deux petites rivières, la Drize et l'Aire. Au néolithique, la plaine alluviale est partiellement marécageuse. Elle est occupée par des pêcheurs (découverte en 1936 d'une pirogue et de restes de huttes).



Ci-dessus : carte Mallet, 1776 (AEG).
1. La rive gauche de l'Arve à la hauteur de la Queue d'Arve (CIG, 1901).
2. L'Aire peu avant son embouchure (CIG, 1926).
3. La plaine de la Praille et l'Aire, vue prise depuis le Petit-Lancy (Boissonnas, 1919).




1

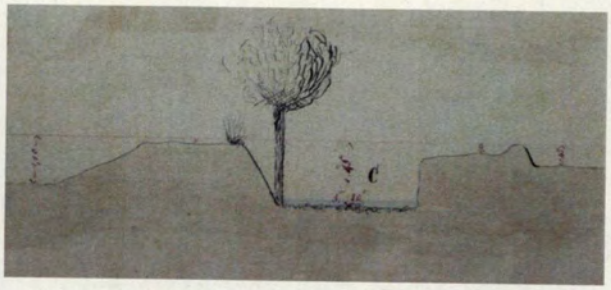

2

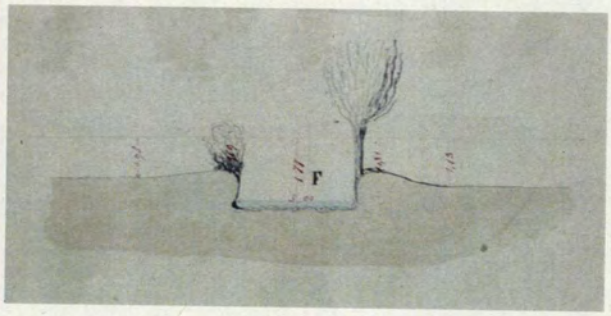


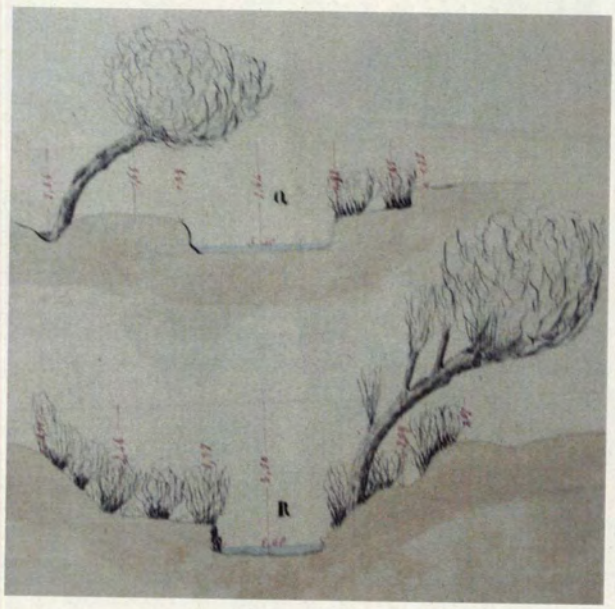


La Drize présente un débit moyen plus faible que l'Aire (300 l/s contre 900). En quittant le vallon de Grange-Collomb, elle longe le pied de la colline de Lancy avant de se jeter dans l'Aire à la hauteur de l'actuel carrefour de l'Etoile (cercle rouge).

1 et 2. La plaine de la Praille, vue depuis le Bachet-de-Pesay, avec le cordon boisé de la Drize (Boissonnas, 1919).
3. La Drize, à la hauteur de Grange-Collomb (Boissonnas, 1919).









Coupes transversales de la Drize à la hauteur de la plaine de la Praille, 1841 (extraits du plan AEG Travaux BB 12.61). On distingue les divers aménagements entrepris pour contenir le cours d'eau dans son lit.

Ci-dessous : la Queue d'Arve (Mayor) et la Praille lors de l'inondation de 1934 (CFF, 1949).

Au cours du Moyen Age, la plaine alluviale est assainie et les lits de la Drize et l'Aire sont bordés d'un cordon boisé. Ces travaux n'empêchent toutefois pas la Drize de déborder régulièrement. Il en va de même avec l'Aire. Ainsi, entre 1834 et 1853, elle sort de son lit une dizaine de fois.





L'assainissement de la plaine ouvre la voie à l'agriculture : élevage bovin du côté de la Praille, activités maraîchères du côté de l'Arve. Les maraîchers, communément appelés les «plantaporrêts», cultivent, notamment, des fèves, des cardons, des artichauts et des haricots, des espèces introduites dès le XVIe siècle par les réfugiés protestants.

1. Cultures à la Queue d'Arve, vers 1900 (CIG).
2. Elevage bovin à la Praille, vers 1900 (CIG).
3. Les foins, coteau de Surville, vers 1900 (CIG).







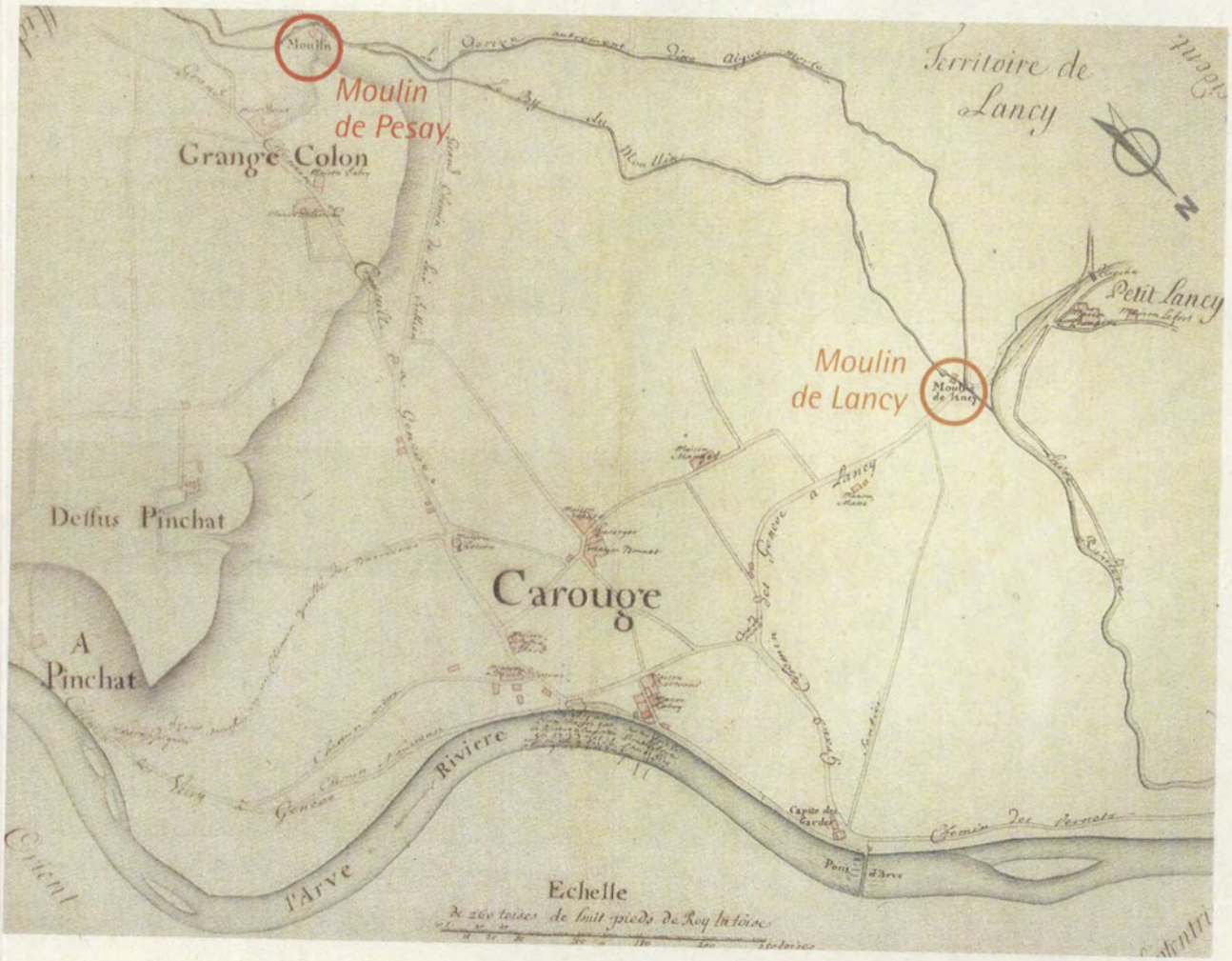
«...Si je regarde la Praille, je vois ces jardins maraîchers, ce doux mélange de terre noire, de feuilles, ces verts et ces bruns, cette écume de couleurs, étang silencieux qui limite la colline de Lancy. La Praille est une terre travaillée, qui sent le chou et la rave, où les hommes sont toujours penchés et laborieux. Il y a des lapins et des poules dans des caisses grillagées, des gosses dans les chemins, des chiens en quête de nourriture, des femmes qui étendent leur linge.

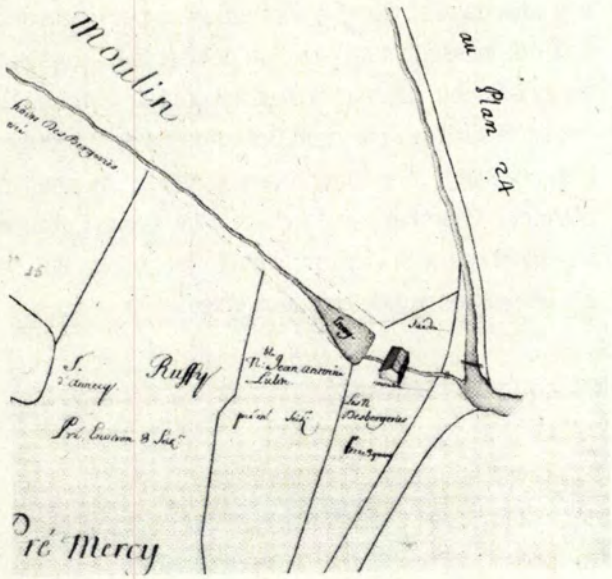
Mais la Praille a un ciel immense et magnifique. C'est une plaine que recouvrent en toute saison des brumes, celles du matin, lorsque chantent les coqs, celles du midi, dans le soleil blond, celles du soir tandis que le soleil couchant ne conserve, pour nos yeux éblouis, que de pâles silhouettes bleues et fluides.

Un paysage qui semble fait de fumée et de lumières et dont je sais le calme prodigieux et bienfaisant. Je ne lui connais rien de comparable. Il est d'une douceur mélancolique qui m'oblige à chacun de mes passages, à m'arrêter pour écouter le silence glisser comme une onde. Il est si profondément humain, si chargé de sève, si beau sous son ciel prodigieux que pour rien au monde je voudrais qu'on y changeât quelque chose. Il doit rester. Il doit garder cette vie concentrée, cette force couchée au ras du sol...» (Henri Tanner, Journal de Carouge, 04.06.1943).



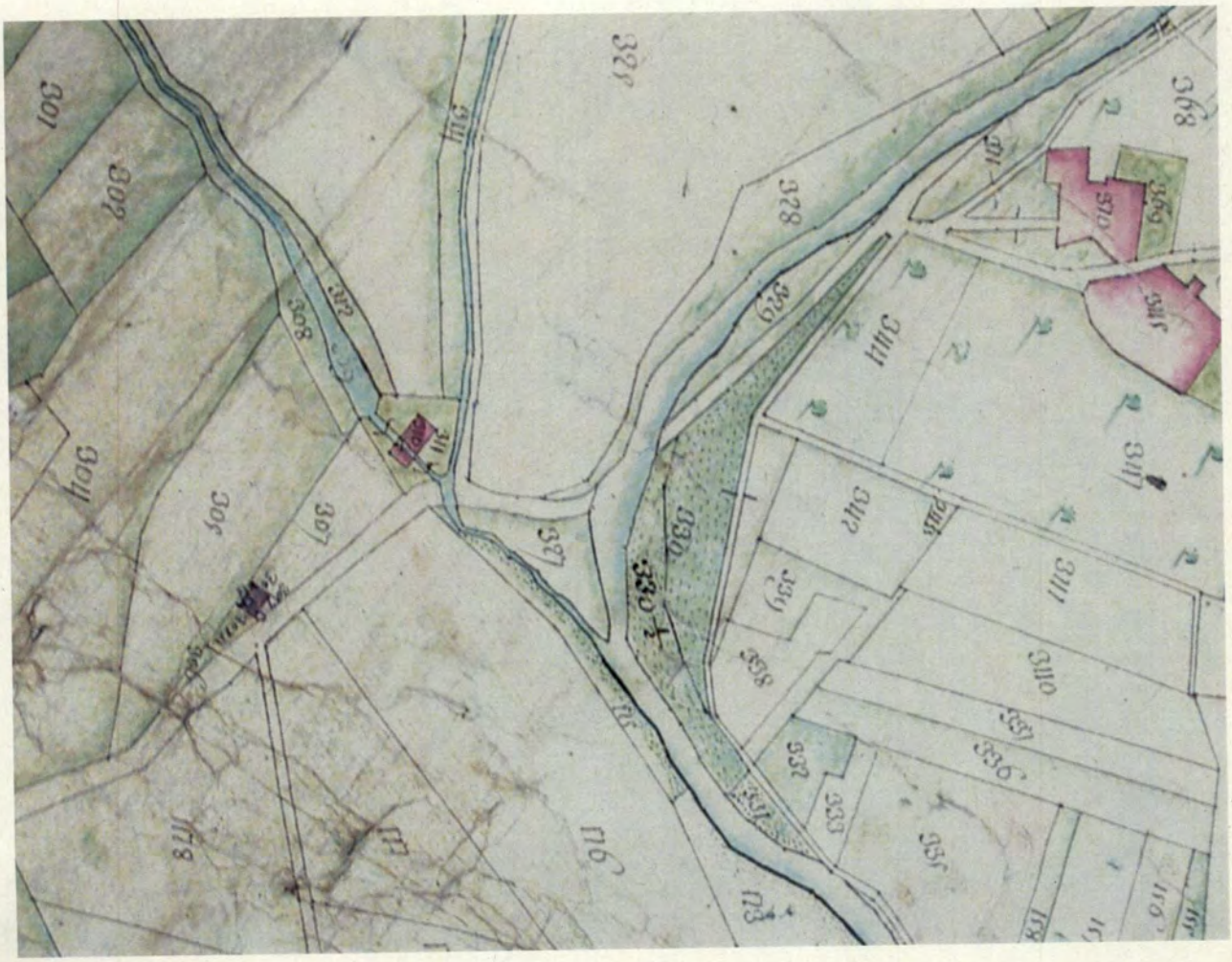
Le cours inférieur de la Drize et ses deux moulins, à Grange-Collomb et approximativement à la hauteur de l'actuel carrefour de l'Étoile (AEG).
Page de droite, le moulin de Lancy en 1710 et en 1732 (AEG Cadastres B6 et D). On distingue le bassin d'accumulation en amont du bâtiment.





Le potentiel énergétique du cours inférieur de la Drize, bien que limité par la faiblesse de la dénivélation, est exploité dès le Moyen Age. On trouve un premier établissement hydraulique à Grange-Collomb, le moulin de Pesay, attesté en 1388.

Un second moulin est implanté peu avant la jonction de la Drize avec l'Aire, en aval du Pont Rouge. Le «moulin de Lancy» est alimenté par un canal qui traverse la plaine de la Praille selon une ligne à peu près droite et qui ménage une chute qui ne devait guère dépasser les 2 mètres de hauteur. La faiblesse du débit est partiellement compensée par un petit bassin d'accumulation. Délestée d'une partie de son eau, la Drize devient «l'Eau morte».



Les liaisons avec Genève sont assurées par un unique point de passage sur l'Arve, un pont en bois construit à peu près à la hauteur de l'actuel pont de Carouge. Il est situé sur l'axe place du Bourg-de-Four - Carouge, d'où naissent deux importantes voies, le chemin d'Annecy/Chambéry et le chemin de Lyon. Carouge ne constitue alors qu'un simple faubourg, qui se développe le long de ces deux voies.

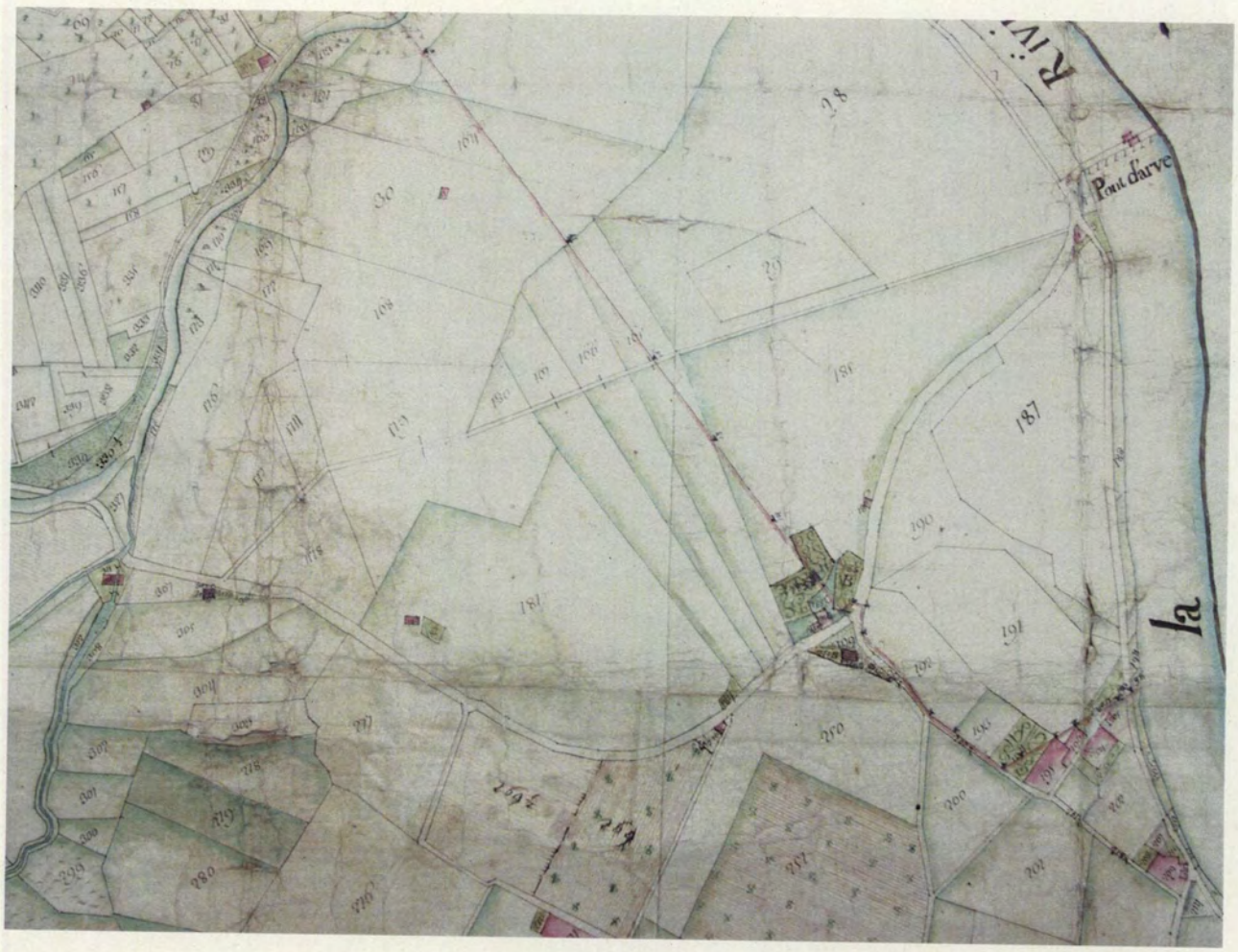
Michel Bénard, «La rencontre entre l'armée du duc de Savoye et celle de Berne et de Genève au pays de Fauçigni», 1590 (BPU). Au 1er plan, on distingue le «pont de Carouge». Au fond, la plaine de la Praille.



En 1596, trop éloigné de la ville pour être bien défendu, l'ouvrage est remplacé par un pont-levis, construit quelques centaines de mètres en aval, à la hauteur de l'actuel pont des Acacias.

Louis Bellangé, Le pont de l'Arve, vers 1800 (De Loes, p. 211). Construit à l'emplacement de l'actuel pont des Acacias, l'ouvrage comportait un segment qui basculait au moyen d'un contrepoids.




Pont darve
187



Simultanément à la construction du pont des Acacias, on aménage la route menant au bas de la rampe du Grand-Lancy. Évitant une zone humide, le nouvel axe rejoint le hameau des Acacias, situé à la jonction des eaux de l'Aire et de la Drize, en dessinant une grande courbe par le sud. A mi-parcours, on trouve, à partir de 1755, le «Grand Bureau», le poste de douane savoyard. A la hauteur du hameau des Acacias, s'élève la maison Subilia (ou Baron), toujours en place, dont les fondations remonteraient à la fin du XVIIIe siècle (actuellement rue Subilia, 45).





A gauche : extrait de la Mappe de la commune de Lancy, 1732 (AEG). On distingue la courbe dessinée par les routes du Grand Bureau et de Lancy.
1. Le poste de douane savoyard, le «Grand Bureau», démoli en 1925 (CIG).
2. La maison Baron (CIG).



1. Le bas de la rampe Quidort, vers 1928 (CIG).

Les exploitations qui se développent sont pour la plupart implantées sur la rive droite de la Drize ou de l'Aire, tels les Clos Royer (Acacias) et Boissonnas ou encore la Ferme Bertrand.

Pour accéder à la Bâtie et au plateau de Saint-Georges, on longe l'Arve jusqu'à la hauteur de l'actuelle piscine des Vernets. Puis on se dirige vers la rampe Quidort, tracée face à la pente, dans le lit d'un petit nant asséché.

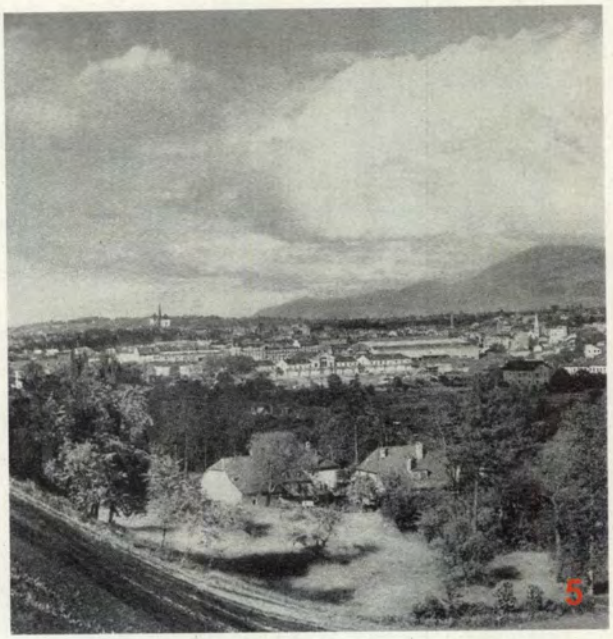


Trois exploitations implantées entre la Queue d'Arve et les Acacias :
2. Le Clos Boissonnas (CIG) ;
3. La ferme Bertrand (CIG) ;
4. Le Clos Royer (CIG).









5 et 6. La Queue d'Arve et les Vernets, vus depuis le Bois-de-la-Bâtie, vers 1895 (CIG). On distingue le méandre marqué par l'Aire.




les Savoises
Esplanade de Plainpalais
PLAINPALAIS
Bois de la Bâtie
Bains
Pont
Queue d'Arve
2
ARVE R.
Moulins
Pont
Petit Lancy
Champagne
3
Lancy
Route
Route de St Julien
1

II. Le développement et l'amélioration des liaisons avec la ville (XIXe siècle)



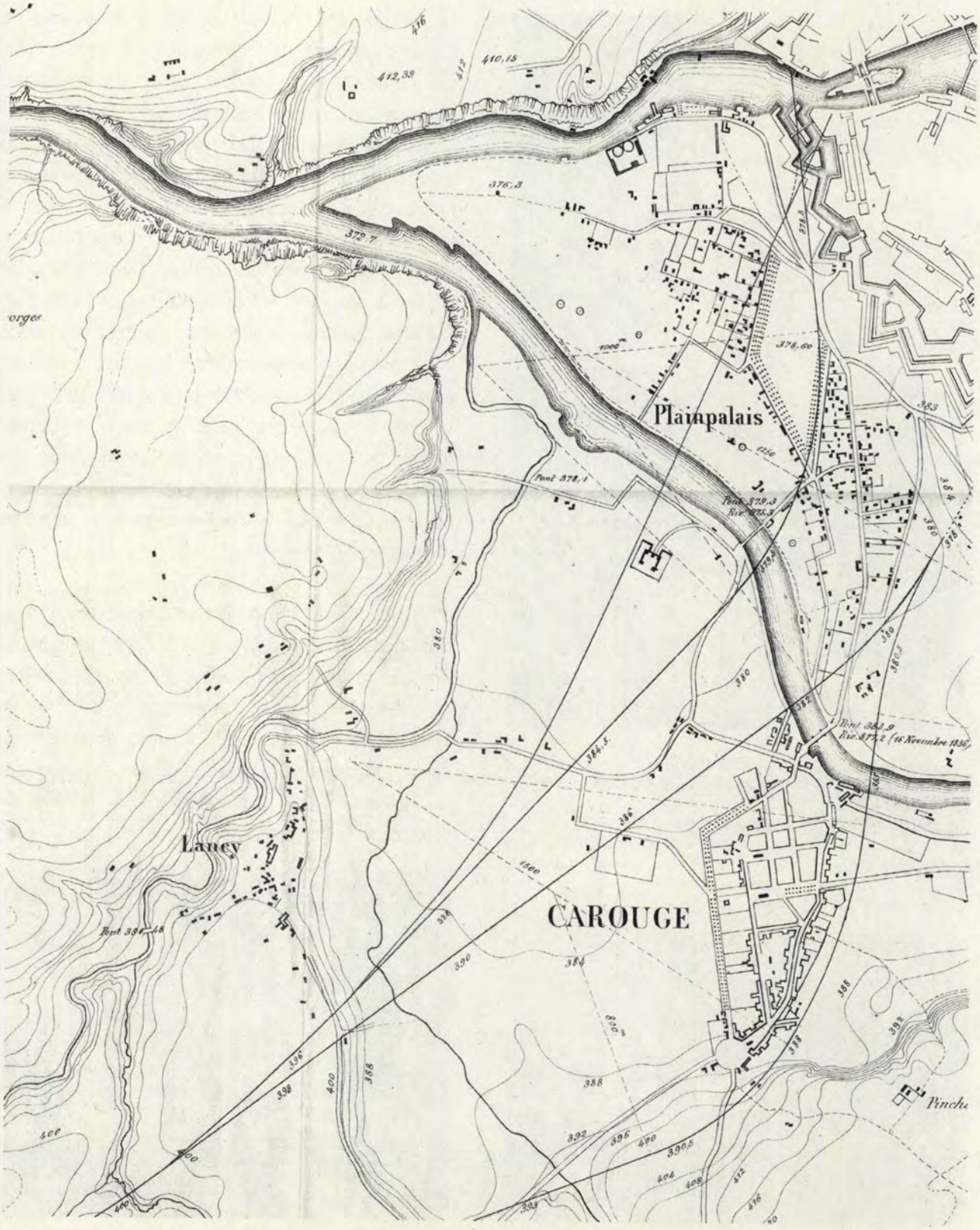
Page de gauche : carte Mayer, 1822 (AEG).
1. Le canal de Carouge, à la hauteur de la route de Saint-Julien, vers 1900 (AEG).
2. L'Hospice des Aliénés aux Vernets, vers 1875 (CIG).
3. La «Laiterie modèle» avec ses trois corps de bâtiments, vers 1900 (CIG).

La création en 1780 par la Savoie de la ville de Carouge amorce le développement de la rive gauche de l'Arve. La construction de la cité nouvelle s'appuie sur un canal mis en service en 1784. Celui-ci est alimenté par la Drize depuis une prise d'eau aménagée en aval du moulin de Pesay. Privé d'eau, le moulin de Lancy est déplacé sur le nouveau canal, le long de la route de Saint-Julien, à l'emplacement de l'actuelle ex-minoterie du Rondeau. Dès lors, la Drize ne reçoit plus que le trop plein d'eau du canal de Carouge. Quant au canal menant au moulin de Lancy, il est progressivement comblé. Sa trace subsistera toutefois dans le parcellaire jusque vers 1940. Aux Vernets, on note l'apparition d'un moulin, à l'activité éphémère. Par ailleurs, le pont de Carouge est mis en service en 1816. En détournant à son profit l'essentiel du trafic, il stimule le développement du segment menant au Grand Bureau.

L'intégration en 1816 de la rive gauche de l'Arve au canton de Genève renforce la vocation agricole et maraîchère de la plaine alluviale. Les lieux n'ayant qu'une faible valeur économique, on y construit en 1838 l'Hospice des Aliénés. Au pied du coteau de Lancy est créée la «Laiterie modèle», qui applique les techniques les plus modernes en matière de production et de transformation du lait.






Plainpalais
CAROUGE
Lancy
Pont 378,1
Pont 379,3
Pont 383,9
Pont 390,48
412,39
410,15
376,3
372,7
378,60
1000
1250
1500
380
384
386
388
390
392
396
400
404
408
412
416
383
384,5
380,5
Pinche

Page de gauche : projets d'approches ferroviaires passant par la plaine de la Praille, par Dufour, 1846 (AEG).

Toutefois, en relation avec les débuts de l'industrialisation des moyens de production et la modernisation des structures politiques, économiques et urbaines, les échanges entre la ville et l'extérieur se développent et changent de nature. Les axes de circulation sont progressivement aménagés et les points de franchissement des obstacles naturels se multiplient.

En 1846, la plaine est l'objet d'un premier projet ferroviaire. L'ingénieur cantonal Dufour élabore les différents scénarios d'approche de la ville depuis la France. A partir du Fort de l'Écluse, seul point de passage possible pour pénétrer le bassin genevois, s'offrent deux variantes selon que depuis Collonges (Ain) l'on emprunte la rive droite ou la rive gauche du Rhône. Dans le premier cas, la voie aboutit aux Pâquis après avoir franchi deux obstacles, le nant d'Avanchet au moyen d'un long viaduc et la colline du Petit-Saconnex au moyen d'un tunnel. Dans le second cas, après avoir enjambé le Rhône à la hauteur de Chancy, la voie se dirige en direction de Soral, puis, une fois traversé la plaine de l'Aire, vers Carouge et Plainpalais. N'exigeant que peu d'ouvrages d'art et aboutissant à proximité de la partie la plus développée de la ville, cette dernière variante a la préférence à la fois de Dufour et de la Société genevoise-lyonnaise, l'ancêtre de la Compagnie PLM. Parfaitement plane, libre de toute construction, la plaine de la Praille se prête au franchissement par rail, en dépit de la nécessité d'endiguer les différents cours d'eau puis de franchir l'Arve. D'une manière générale, Genève, important carrefour routier, s'imagine un destin de nœud ferroviaire, à la croisée des réseaux français, suisses et savoyards. Dans la majorité des projets, le contournement de la ville implique de franchir l'Arve à une, voire à deux reprises, dans le cas d'une liaison avec les Eaux-Vives ou Chêne-Bourg.


374.96
Velodr
376.20
Arrêt
413
Bois de la Bâtie
377
Abattoirs
379
Arve
Casernes
418
Tivoli
Bellevue
407.5
Queue d'Arve
Arrêt
Couteau
407
379
Hospice des Vernaies
Champs-Bouvier
Arrêt
380
Poulaillettes
1
2
3
La Mure
L'Aire
Arrêt
426
Les Glais
Arrêt
Acacias
381
Les Recluses
383
Arrêt
Arrêt
Pont-rouge
Arrêt
383
415
Champ
L'Ouche
Arrêt
401
Lancy
385
386 Arrêt
La Praille
Combe
Courtillets
Crêtes
402
Arrêt
389







Le Pont des Acacias est reconstruit en 1870. Cette opération est suivie huit ans plus tard par la transformation du «sentier des Acacias» en «route». L'affirmation de la nouvelle voie, parfaitement rectiligne et bordée d'arbres, se fait au détriment du chemin de Lancy, au tracé moins direct. Entre les deux voies s'opèrent divers lotissements. Le premier, au début de la zone, donnera naissance aux rues des Epinettes, des Ronzades et Revilliod. Plus en aval de la route des Acacias, s'esquisse le rond-point des Noirettes. De l'autre côté de la route, à la hauteur du chemin Ternier, prend forme un îlot de petits immeubles à caractère ouvrier.

En 1889, le statut de l'axe est renforcé par le tram et par la construction du dépôt de la Société genevoise de chemins de fer à voie étroite. La ligne dessert le Grand-Lancy par la rampe du même nom.

Page de gauche : carte de 1900 (DT).
1. La route des Acacias, 1895 (CIG).
2. Le chemin Ternier, 1969 (CIG).
3. Le début de la route des Acacias et le dépôt des trams, 1891 (CIG).

En 1873, la Ville construit au Bois de la Bâtie un immense réservoir d'eau alimenté par la machine hydraulique de l'Ile. Rempli la nuit quand la consommation est faible, il sert à réguler et à compléter la fourniture d'eau pendant la journée. A la hauteur de l'Arve, les deux conduites de forte section sont fixées sous le tablier de la «passerelle de la Jonction», un ouvrage métallique à vocation piétonnière. Décentrée par rapport aux grands courants de circulation, la passerelle ne constitue qu'un point de passage secondaire.

Quinze ans plus tard, la Ville aménage à l'arrière de la Bâtie sur le plateau de Saint-Georges, le cimetière municipal. Une rampe en pente douce est réalisée depuis le pied de la colline afin d'y faire accéder le tram. L'Arve est franchie par un ouvrage, le Pont de Saint-Georges, qui prolonge le boulevard du même nom et dont la culée est située à l'emplacement de l'embouchure de l'Aire. Pour l'occasion, cette dernière est redressée de quelques mètres en amont.



1. Travaux d'aménagement de la rampe de Saint-Georges, 1884 (CIG). On distingue, à droite, les caves à champignon et, à gauche, le chemin des Mélèzes, menant à la Queue d'Arve.
2. Le pont de Saint-Georges et la rampe du même nom, 1889 (CIG). A la descente, le tram à vapeur.
3. La Jonction en 1889 (CIG). On distingue le pont de Saint-Georges et, au premier plan, la passerelle de la Jonction.


2


3

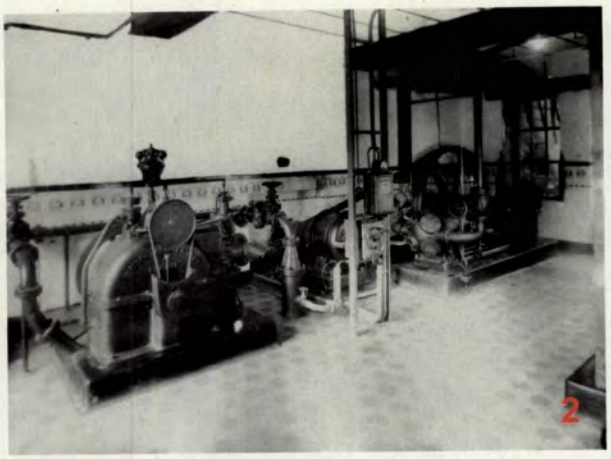


1. La Brasserie Tivoli / Cardinal en 1935 (CIG).

La construction du pont de Saint-Georges améliore les communications entre la ville et la Queue d'Arve. Desservie par le chemin des Mélèzes, la «Brasserie Tivoli» est créée en 1888. Mise au point en 1873, la production de glace artificielle stimule l'activité brassicole. Entre 1888 et 1901, apparaissent ainsi à Genève cinq brasseries (Brasseries de Tivoli, de Saint-Jean, de Grange-Canal, de Carouge, des Pâquis), toutes équipées de «machines à faire le froid» fabriquées par la Société genevoise d'instruments de physique.

A Tivoli, le site comprend le bâtiment des cuves et chaudières et de fabrication de la glace, le bâtiment de fermentation et le bâtiment d'embouteillage. Les caves de garde sont aménagées dans des galeries percées dans la colline. Au pied de la rampe Quidort on trouve un café-restaurant. En 1934, l'établissement est complété par un vaste garage surmonté d'une charpente métallique. Il abrite le parc des véhicules de livraison.

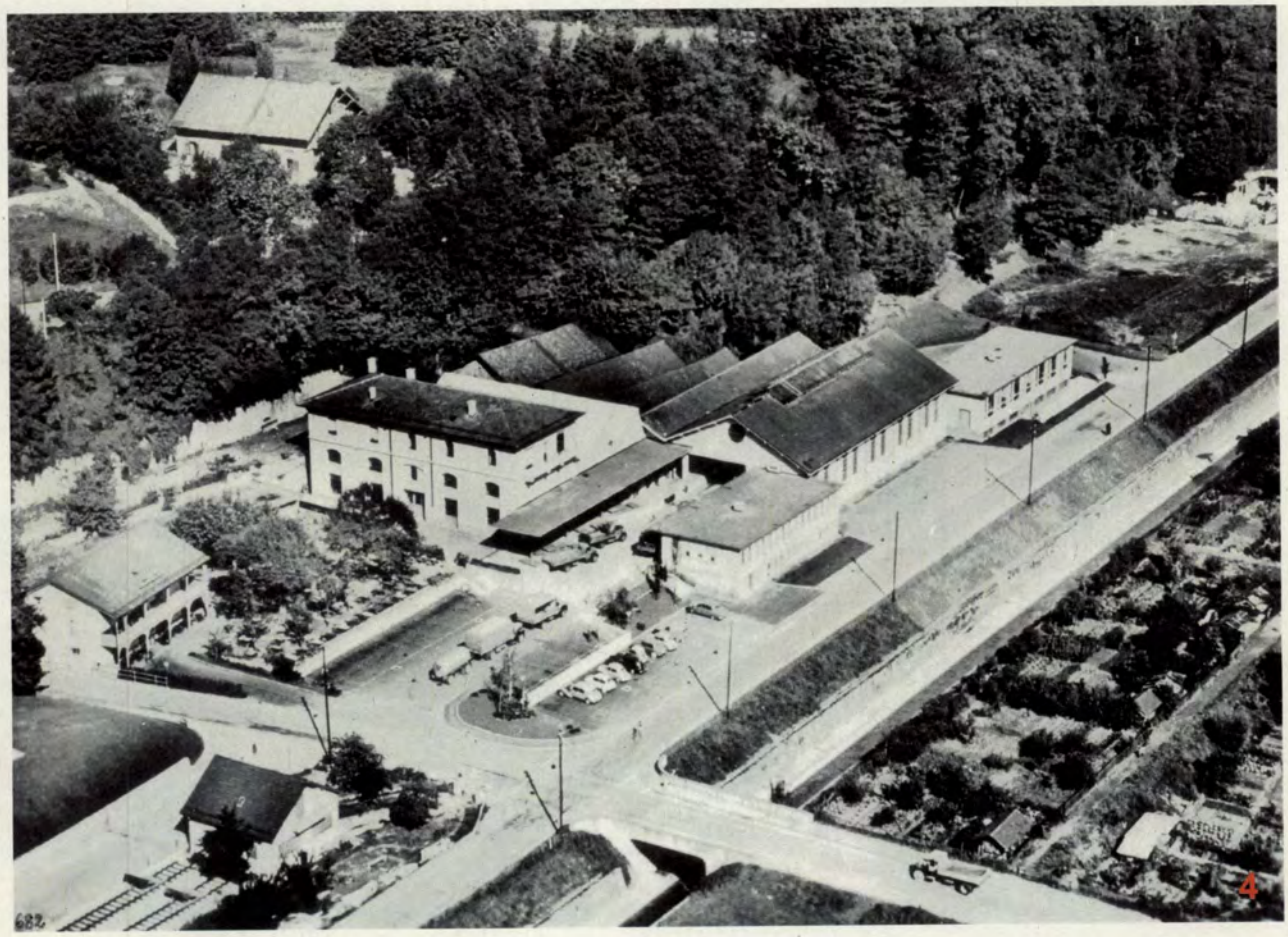




2. La salle des compresseurs SIP à acide sulfurique (1888), vue prise en 1935 (CIG)
Au premier plan, une turbine Weibel Briquet (futurs Ateliers des Charmilles).



3. Le garage des véhicules de livraison, aux couleurs de Cardinal, 1935 (CIG).
4. Le site en 1960 (CIG). A gauche, on distingue le restaurant, et au premier plan l'Aire, canalisée.

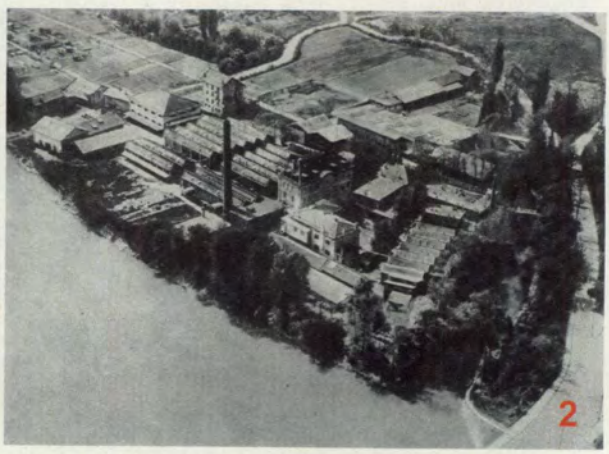




1. La Queue d'Arve en 1894, lors des travaux préparatoires de l'Exposition nationale (CIG).
2. Le pôle d'activités de la Queue d'Arve, délimité au sud par un méandre de l'Aire, 1930 (CIG).



A l'embouchure de l'Aire, à l'intérieur du dernier méandre du cours d'eau, se développe un second pôle d'activités industrielles. Le site est occupé par l'entreprise de produits chimiques Chuit et Naef (rebaptisé Firmenich en 1934), ainsi que divers ateliers de menuiserie et de construction mécanique, dont Jonneret, spécialisé dans les équipements hydrauliques.



En 1896, Genève organise l'Exposition nationale. La manifestation occupe les deux rives de l'Arve, reliées par une paire de petits ponts, la passerelle de l'École de Médecine et celle des Arts. Les pavillons qui illustrent la modernité de la Suisse - Industrie, Machines, Sciences, Beaux-Arts - se concentrent sur la rive droite, entre la plaine de Plainpalais et la rivière, de part et d'autre du boulevard Carl-Vogt. Les activités reflétant la Suisse traditionnelle - l'horticulture, l'agriculture, le «village suisse - prennent place quant à elles aux Vernets.

Raccordée par cinq ponts, la plaine de la rive gauche de l'Arve apparaît désormais comme le prolongement naturel de la ville.

Le site de l'Exposition nationale. Sur la rive gauche de l'Arve, se tiennent les activités reflétant la Suisse traditionnelle, 1896 (CIG).

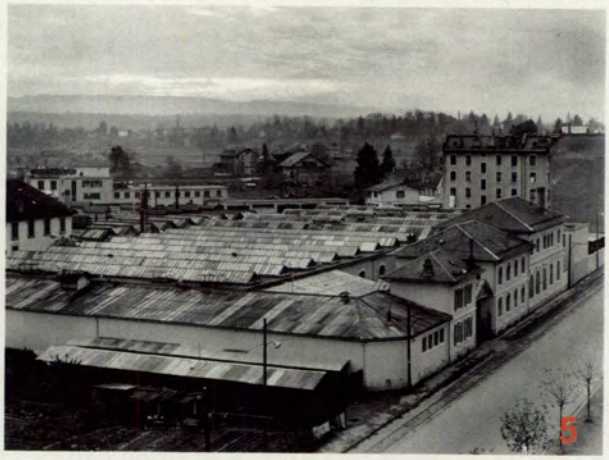














1. La manufacture British American Tobacco, 1939 (CIG).
2. Derrière la menuiserie Casaï, l'usine Tarex, 1960 (CIG).
3. La blanchisserie des Epinettes, vers 1915 (CIG).
4. La manufacture de fourneaux Le Rêve, 1968 (CIG).
5. L'usine Motosacoche, vers 1935 (CIG).
6. L'usine Moto-Rêve, vers 1915 (CIG).

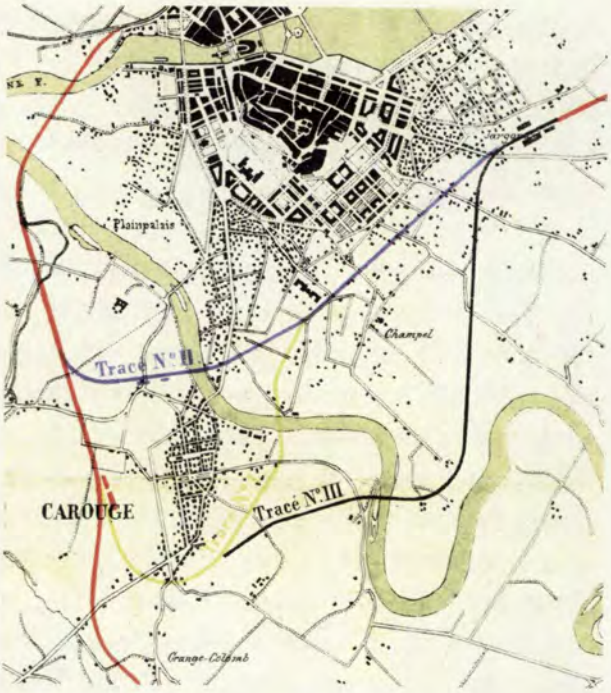




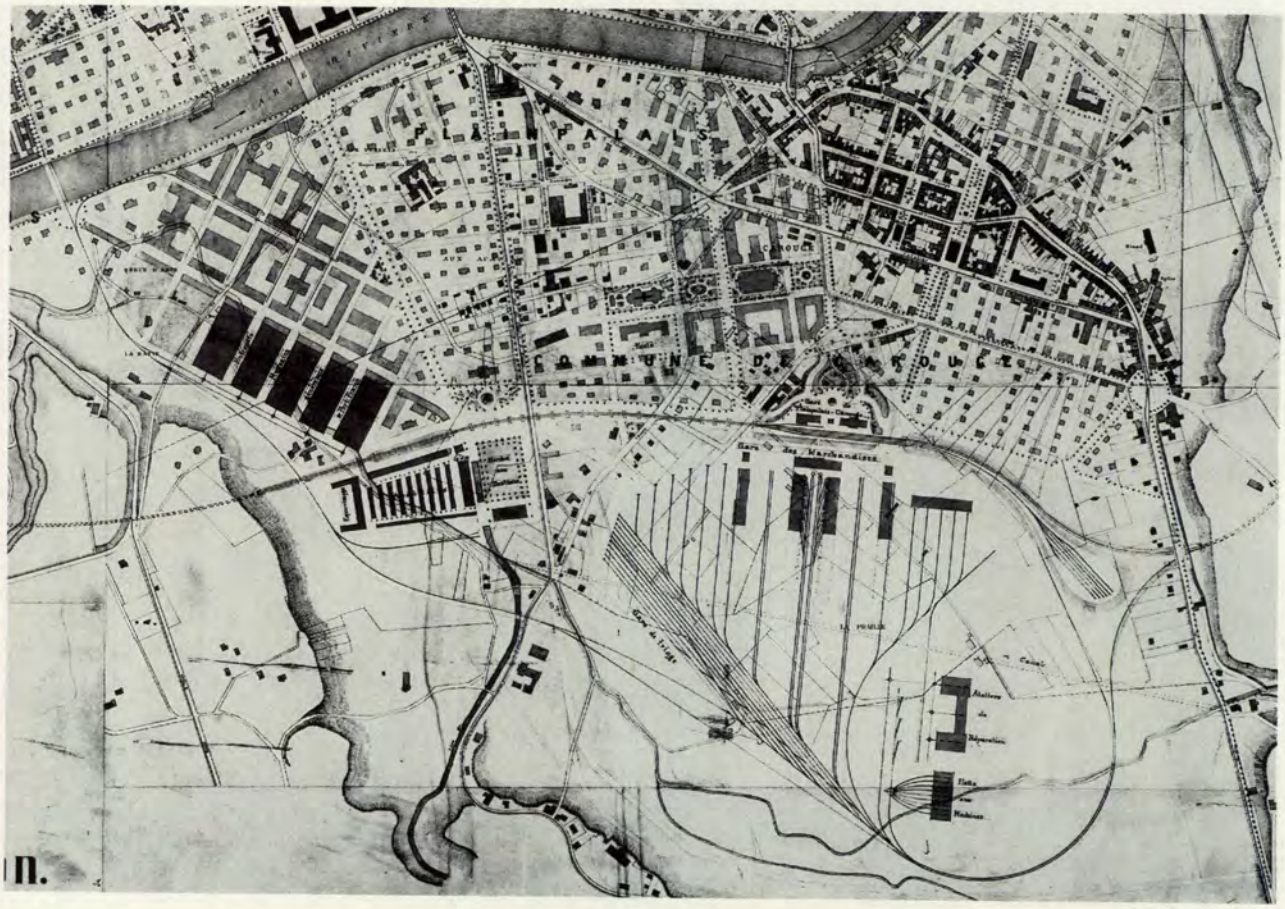
Extrait de la carte Siegfried, 1928 (DT).
7. La fabrique d'extincteurs SICLI, 1958 (SICLI).

Au tournant du XXe siècle, deux facteurs vont dynamiser l'extension urbaine vers le sud :
- le développement industriel de Carouge ;
- les grands projets d'aménagement de la Praille en liaison avec la question ferroviaire.

Organisée en 1906, l'Exposition industrielle de Carouge confirme la vocation industrielle de l'ancienne ville savoyarde. Présentant une faible valeur foncière, la partie comprise entre les routes de Lancy et des Acacias devient une authentique zone industrielle. Rues des Noirettes, des Caroubiers, des Usines, des Épinettes, avenue Industrielle, le quartier se couvre d'ateliers et d'usines. Parmi les principales entreprises, citons les Laiteries réunies (1913), la blanchisserie industrielle des Épinettes (1898), l'usine Tarex (1940), les Ateliers Ehrismann (1934) et l'usine Moto-Rêve / SIMAR. Le long des Acacias, on trouve la manufacture de la British American Tobacco (1920), la fabrique de brosses Tschumi (1898), et l'usine ultra moderne Motosacoche (1905), qui ne comprend pas moins de 500 machines-outils. En 1958, SICLI investit une ancienne imprimerie. De l'autre côté de la route des Acacias, sur la commune de Plainpalais, les entreprises sont moins nombreuses à s'implanter. On y trouve notamment le fabricant de cuisinières à gaz Le Rêve (1920).


Plainpalais
Champel
Tracé N°II
CAROUGE
Tracé N°III
Grange-Collomb


St Jean
Bois de la Bâtie
Plainpalais
P.t Lancy
la Cluse
CAROUGE
Gare de Triage
la Pouille
Lancy
Rondeau
Pinchat


PLAINPALAIS
COMMUNE DE CAROUGE
II.

Page de gauche : le « Grand Serpentin » (en rouge, 1876), la « Gare centrale » aux Vernets (Henri Romieux, 1894) et « Genève au XXe siècle » (Firmin Ody, 1897), trois projets de contournement ferroviaire faisant de la Praille la nouvelle zone de développement urbain (CIG).

Par ailleurs, le secteur Praille-Acacias se retrouve au centre de projets d'extension des voies de communication. Ceux-ci prévoient un développement de la ville sur la rive gauche de l'Arve. Toutefois, en raison des incertitudes liées au contournement ferroviaire, aucun plan n'est adopté. Les enjeux liés au rail sont en effet importants. Il s'agit certes de raccorder Carouge, alors la deuxième ville du canton, mais surtout de relier Genève au réseau français alors que se profilent la mise en service du tunnel du Simplon ainsi que le percement des tunnels de la Faucille et du Mont-Blanc.

Projet d'extension de la commune de Plainpalais sur la rive gauche de l'Arve, 1897 (CIG). La rectification des bords de l'Arve et la canalisation de l'Aire doivent ouvrir la voie à une division du quartier en îlots carrés.



En 1912, au terme de cinquante ans d'atermoiements, la Confédération, les CFF et le Canton s'engagent à financer, à raison d'un tiers chacun, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives et la construction d'une nouvelle gare marchande à la Praille. Le projet se présente sous la forme d'une boucle partiellement enterrée, suffisamment lâche pour ne pas étouffer le développement de l'agglomération.

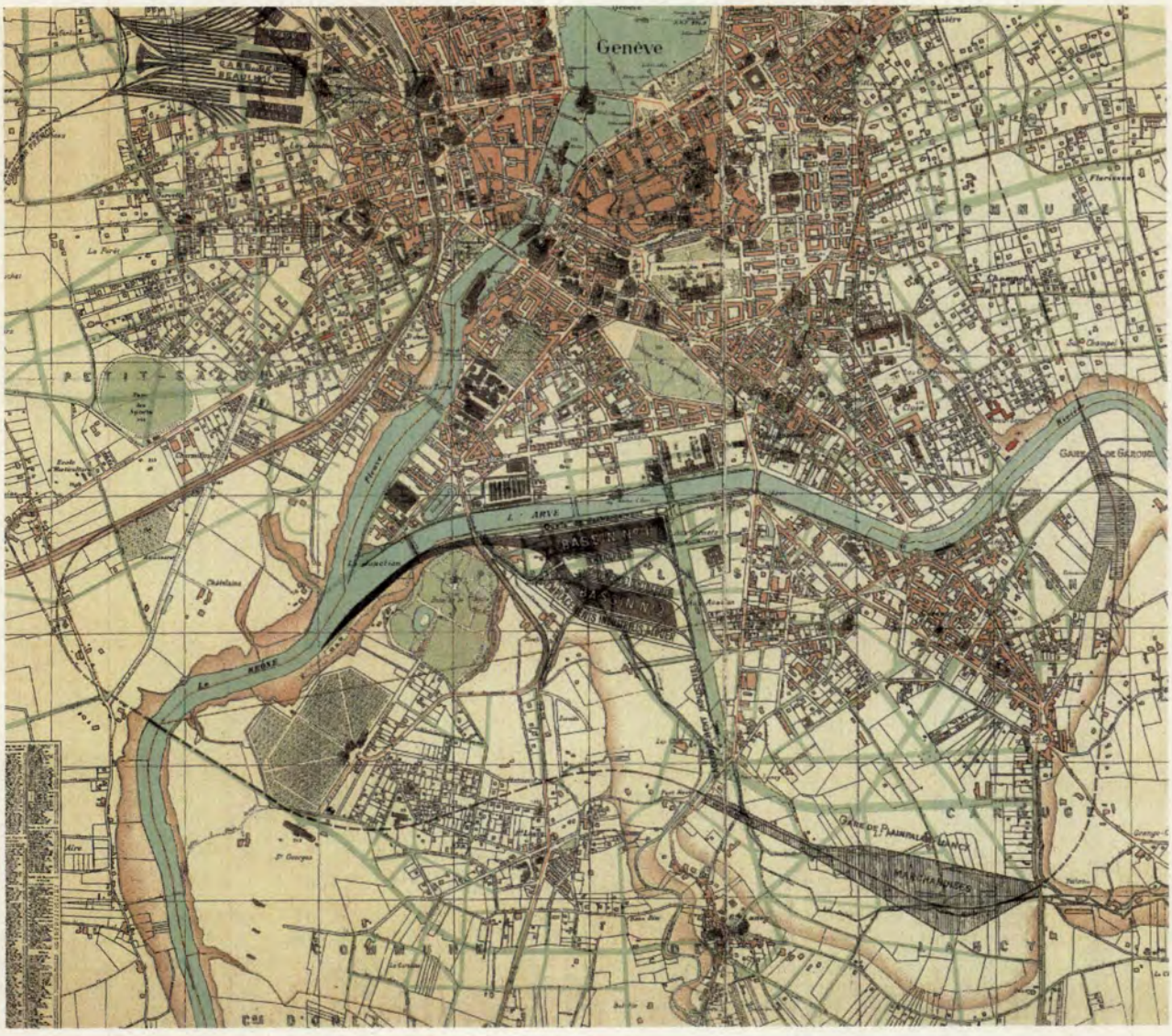
Le choix de la « grande ceinture » doit beaucoup au legs de David-Lucien Butin d'un million de francs pour la construction d'un pont sur le Rhône reliant Saint-Georges à Aïre. La nouvelle ligne franchit le fleuve à l'ouest du cimetière de Saint-Georges avant de passer, en tunnel, sous le Petit-Lancy pour déboucher à la hauteur du Pont-Rouge. Une fois la Drize et l'Aire canalisées, la zone alluviale de la Praille accueillera une vaste gare marchande, destinée à remplacer celle de Cornavin. Selon les autorités, l'implantation de ce nouvel équipement devrait stimuler le développement industriel en attirant les entreprises vers les terrains encore libres au sud de l'Arve.

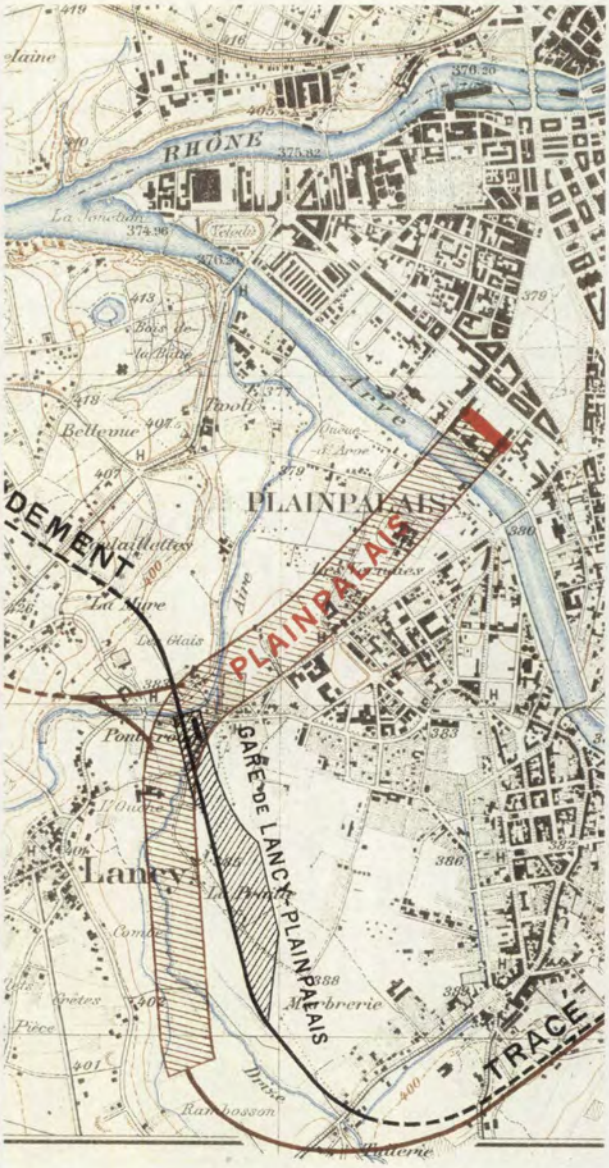
La boucle de raccordement, selon la convention passée le 7 mai 1912 entre la Confédération, les CFF et l'Etat de Genève (CIG).



Bien plus qu'une simple liaison inter-rives, la convention du 7 mai 1912 dessine en fait les contours de la recomposition complète de l'infrastructure ferroviaire du canton, une opération d'autant plus attendue qu'à la suite du renvoi aux calendes grecques du tunnel de la Faucille, Genève reporte ses espoirs de développement sur le projet de navigation fluviale sur le Rhône. Le port est pressenti à la Queue d'Arve. Le tracé reliant Cornavin à la Praille via le tunnel sous le Petit-Lancy est adopté officiellement le 7 novembre 1917.

Projet de port fluvial aménagé à la Queue d'Arve par Georges Autran, 1915 (CIG). Desservis par un canal longeant le pied de la Bâtie, les deux bassins sont raccordés à la gare marchande, aménagée au pied du coteau de Lancy.





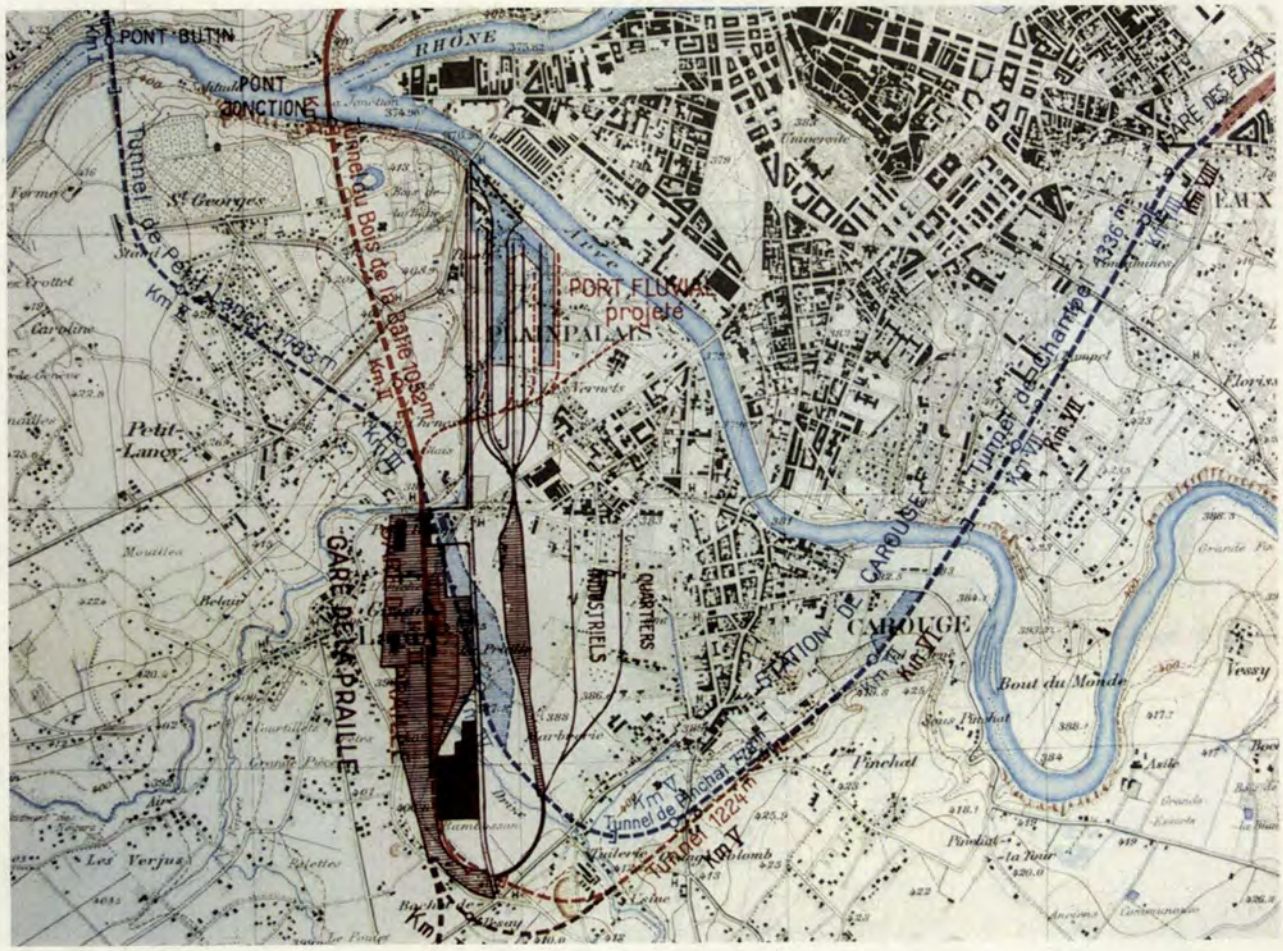
En 1919, dans un climat marqué par une grave crise économique et par la diffusion de l'automobile, les autorités lancent une des premières études modernes « d'urbanisme ». Réalisant que les problèmes de détail (en l'occurrence l'emprise précise de la gare de la Praille, située à cheval sur les communes de Plainpalais, Carouge et Lancy) requièrent une approche globale pour être résolus correctement, le Conseil d'État demande à quatre experts reconnus d'étudier la question ferroviaire sous l'angle du développement urbain, des activités industrielles et de la navigation fluviale. Conformément aux vues des autorités, l'architecte et urbaniste Hans Bernoulli, l'ingénieur J. Luschinger (société Locher et Cie) et les spécialistes ferroviaires Clément Van Bogaert (Chemins de fer de Belgique) et Victor Sabouret (Compagnie d'Orléans à Paris) se prononcent tous les quatre pour une gare marchande au sud de la plaine de la Praille et une gare de triage à Vernier-Meyrin. Le projet est officiellement adopté en 1923.

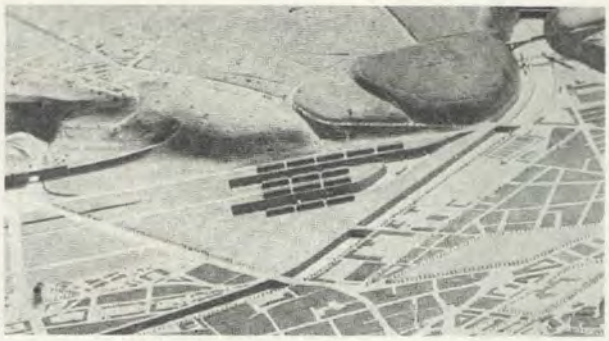
Etude d'une gare des voyageurs à Plainpalais et d'une gare des marchandises à la Praille, par Hans Bernoulli, 1920 (CIG). Au terme de son étude, par réalisme économique, l'urbaniste ne proposera toutefois que le transfert de la gare des marchandises de Cornavin à la Praille.

Page de droite : projet de raccordement avec une gare des marchandises à la Praille couplée à un « quartier industriel » et à un port fluvial, 1935 (CFF Historic). Le nouveau tracé structure le territoire selon un axe nord/sud et l'occupe de façon plus rationnelle que l'ancien, en bleu.

C'est alors que les CFF décident, pour des raisons financières, d'abandonner la large boucle passant par le pont Butin au profit d'un tracé plus serré franchissant le Rhône à la hauteur du vallon du nant Cayla avant de traverser en tunnel la colline du Bois de la Bâtie. Bien que requérant la construction d'un nouveau pont, le tronçon présente une économie théorique de CHF 3'400'000, en raison d'un développement réduit de 1,7 km, d'une diminution sur près de 2 km des passages en sous-sol et d'une meilleure disposition de la gare de la Praille. En effet, le percement d'un tunnel sous le Bois de la Bâtie permet de structurer la plaine selon un axe nord/sud et de l'occuper de façon plus rationnelle que la solution du tunnel du Petit-Lancy, légèrement en biais.

Implantée au pied du coteau de Lancy, dans le prolongement direct de la voie, la gare libère à l'est de vastes surfaces reliées au rail que l'État escompte affecter à des activités industrielles, tout en facilitant le raccordement avec le port fluvial. Egalement axé nord/sud, le port fluvial prévu à la Queue d'Arve, comprend deux bassins, à l'image de celui de Bâle. L'équipement genevois se distingue par son accès en canal depuis le Rhône, l'Arve étant impropre à la navigation en raison de ses fluctuations de son débit. Les trois équipements (gare, terrains industriels et port) se rattachent à un point de fixation situé à peu près à la hauteur du hameau des Acacias. Une longue artère axée nord/sud traversant toute la plaine depuis le Pont de Saint-Georges jusqu'au Bachet de Pesay fait office de colonne vertébrale du nouveau quartier.

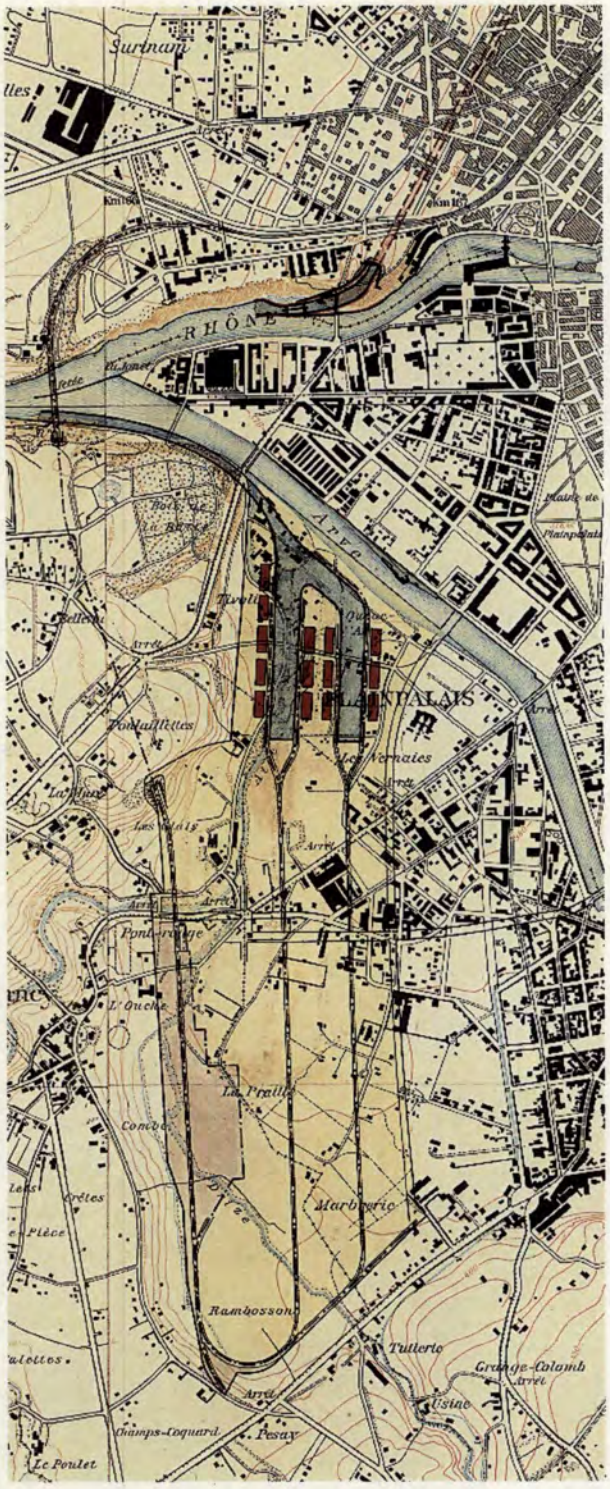




En haut : maquette du port fluvial, vers 1940 (CIG).
En bas : plan directeur de 1935, dit plan Braillard-Bodmer (IAUG). Le secteur est structuré par une croix routière dans laquelle prennent place la gare marchande, les terrains industriels et le port fluvial. La route des Acacias a disparu au profit d'une « avenue de la Praille ».

Le plan directeur de 1935, dit plan Braillard-Bodmer, reprend l'image générale du projet et sa rigoureuse structuration nord/sud, à l'exception de la route des Acacias, dont le tracé en biais contrarie l'organisation géométrique de l'ensemble. Elle est remplacée par une artère reliant la gare à Carouge dans l'axe du pont éponyme. La zone est ainsi quadrillée par une croix routière, enchâssée dans un réseau ferroviaire orienté nord/sud. En 1941, le principe du double bassin est abandonné au profit d'une darse unique mais se développant le long de la route des Jeunes jusqu'à la route des Acacias. Les terrains libérés doivent permettre d'aménager divers équipements sportifs, dont le «stade des Vernets», d'une capacité de 50'000 places.





Superposition du plan directeur sur le territoire existant, 1935 (CIG). On distingue également l'amorce du canal fluvial souterrain creusé en ligne droite entre les falaises de Saint-Jean et le Jardin botanique.



Projet de 1941 (Bertrand, 1943). Le passage de deux bassins à un bassin unique le long de la route des Jeunes libère un espace triangulaire affecté à des équipements sportifs.



1



2



La réalisation du programme ferroviaire suppose l'assainissement et la maîtrise foncière d'une grande partie de la plaine. Entamée dès 1919 afin d'empêcher toute spéculation ou construction d'immeubles, l'acquisition des parcelles se poursuit jusqu'en 1929. Dès 1928, 600'000 m² de terrain sont la propriété d'un consortium géré par la Confédération, les CFF et le Canton. Par ailleurs, l'État se rend maître de la quasi-totalité des biens-fonds compris entre la route des Acacias et l'Arve, au total 800'000 m² de terrain. Dans l'attente du début des travaux, les terrains sont loués à des particuliers qui aménagent pour la plupart des jardins familiaux ou de petites exploitations. Aux Vernets s'établissent des forains.

TERRAINS d'AVENIR !

La plaine de la Praille,

qui fait immédiatement suite au quartier des Acacias, est tout particulièrement destinée, par la nature de son terrain, à la construction d'immeubles ou de villas. Sa proximité de la Ville (environ 2 kilomètres du centre)

en fait également l'une des principales zones d'extension de la Grande Genève

On y peut trouver, à des conditions modérées, de nombreuses parcelles susceptibles de prendre, dans un avenir rapproché, une forte plus value !

Pour renseignements s'adresser à Monsieur

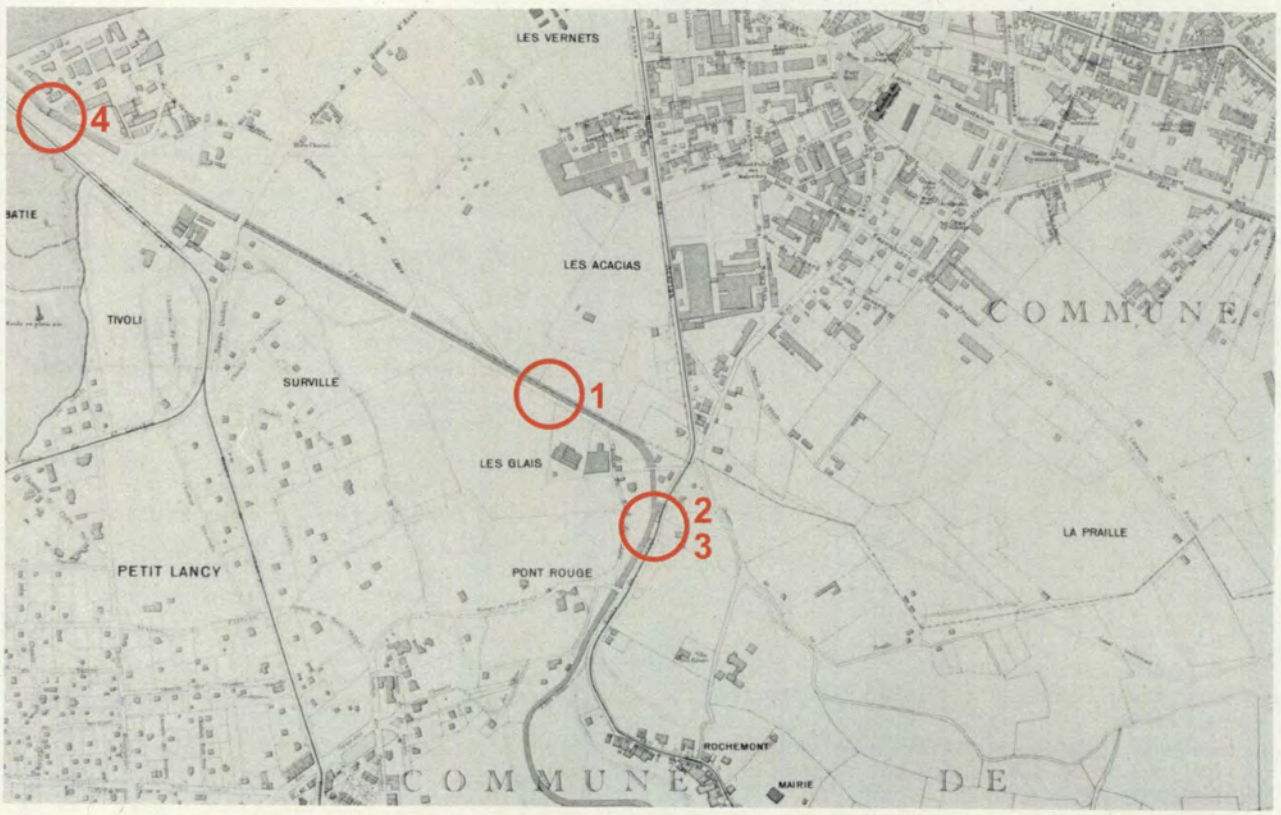
Ad. PICCIONI, ing. géom., 6, Bd. Georges-Favon

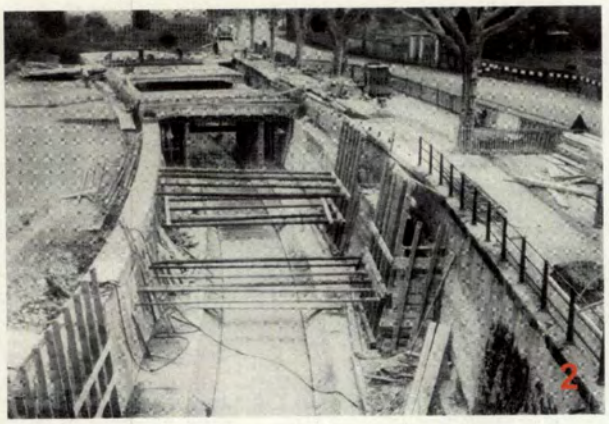
Extrait de la carte Siegfried, 1945 (DT).
1. Les Acacias et la Queue-d'Arve en 1957 (CIG), une mosaïque de jardins familiaux.
2. La plaine de la Praille, novembre 1960 (FIPA, 1984).
A droite : publicité de 1926 vantant la possible «forte plus-value» des terrains de la Praille (CIG).

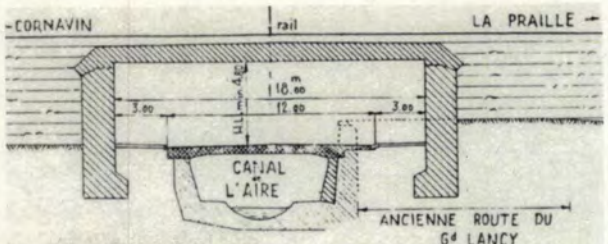


La mauvaise santé économique des CFF et du Canton retarde le début des travaux jusqu'en 1935, période à laquelle les autorités entament la campagne d'assainissement de la plaine de la Praille. Devisés à CHF 1'700'000, les travaux de canalisation de la Drize et de l'Aire sont financés par un crédit extraordinaire de CHF 3'112'000 destiné à assurer un revenu à de nombreux chômeurs. Pour occuper le plus de bras possible, on renonce à l'utilisation de la pelle mécanique.

1. Les travaux de correction de l'Aire, vers 1936 (Mayor).
Ci-dessous : plan de Genève avec le nouveau tracé rectiligne de l'Aire, 1945 (FIPA). On distingue également le tracé de la canalisation de la Drize, dans l'axe du tracé rectifié de l'Aire.





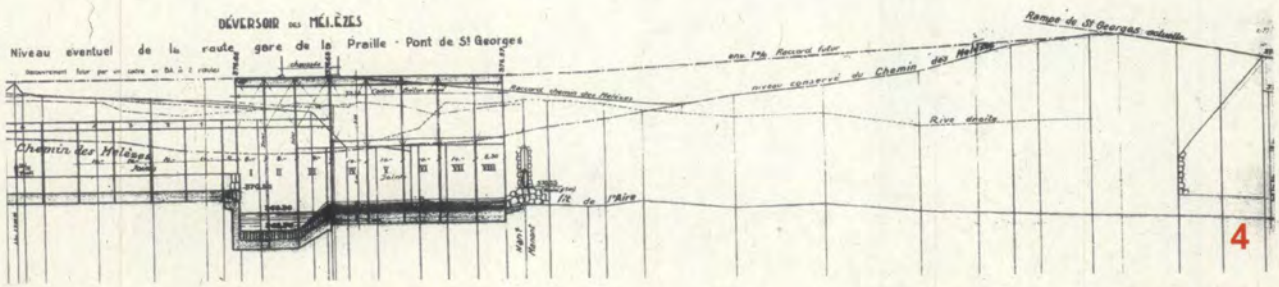


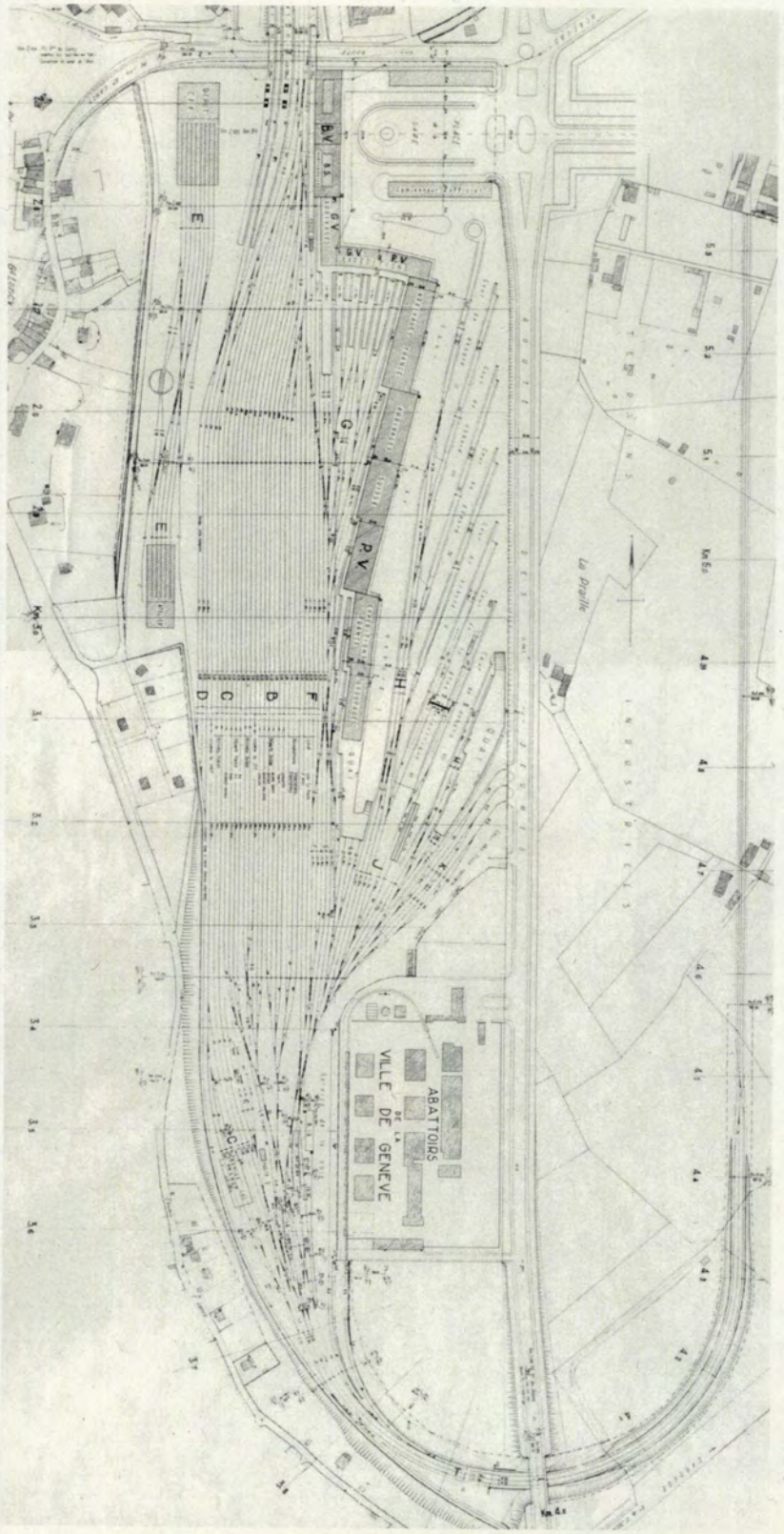


L'assainissement débute par la canalisation et le recouvrement de la Drize (1935-1937), le long duquel est tracée la future «route des Jeunes». Les travaux sont achevés en 1942 par 8000 jeunes bénévoles «plus avides d'actions que de paroles», qui réalisent 450 mètres de route en 139 jours. La «route des Jeunes» comprend une chaussée de 12 m bordée par deux trottoirs de 3 m et deux bandes gazonnées de 6 m. Simultanément (1935-1938), l'Aire est canalisée jusqu'à l'Arve (Spinedi et Zschokke). La route des Jeunes ne sera achevée qu'en 1951, avec la construction du tronçon sur voie menant au Bachet-de-Pesay.

En amont de la gare, à la hauteur du passage du Pont-Rouge, sont superposés le canal de l'Aire, la route du Grand-Lancy, dont la chaussée est aménagée sur la couverture du cours d'eau et le pont ferroviaire.

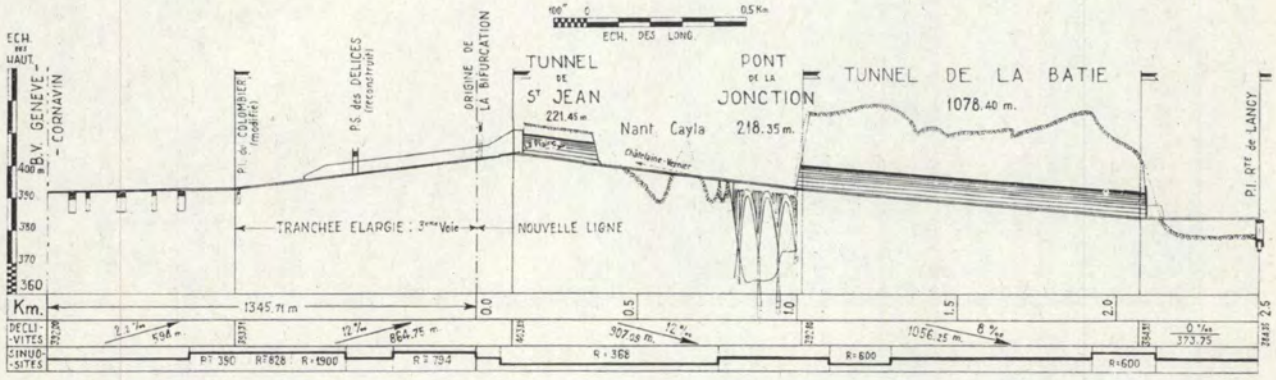
2. Le lit en béton de l'Aire, aménagé sous la chaussée de la route du Grand-Lancy (CFF, 1949).
3. Coupe et vue du passage ferroviaire du Pont-Rouge (CFF, 1949).
4. Coupe en long du dernier segment de la canalisation et de l'embouchure de l'Aire, 1935 (DCTI).

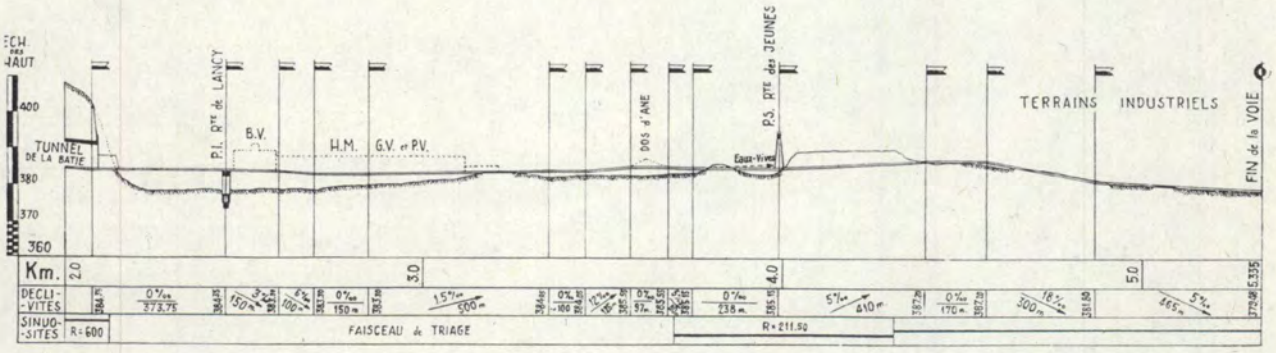



ABATTOIRS
VILLE DE GENEVE
La Praille



L'assainissement de la plaine est suivi de la construction du pont de la Jonction (1941-1946) et du percement du tunnel de la Bâtie (1944-1948). Les travaux prennent fin en 1949 avec l'ouverture de la ligne en direction de la plateforme ferroviaire, aménagée avec les matériaux extraits de la galerie.



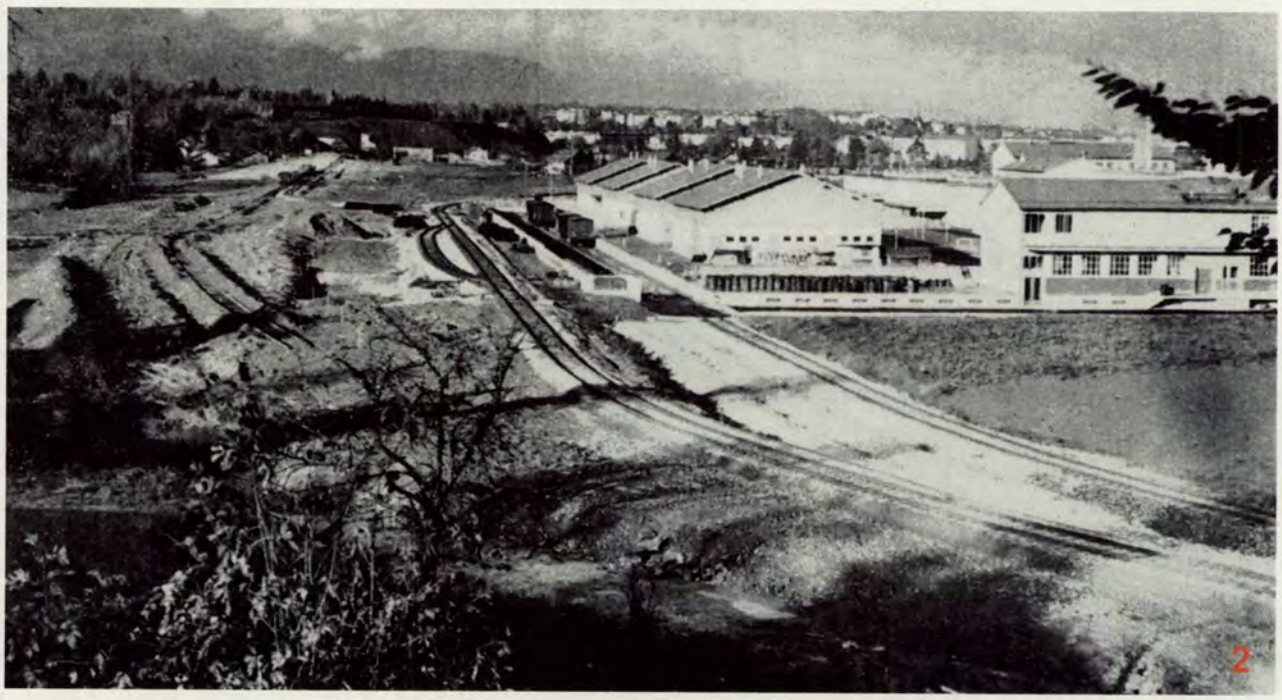


En haut : chantier de percement du tunnel de la Bâtie, côté Praille, 1944 (CIG).
Page de gauche : plan de la gare des marchandises de la Praille, 1949 (CFF, 1949). Tout en respectant les lignes de force du projet, un certain nombre d'adaptations touchant l'organisation générale du site et les bâtiments seront réalisées.

Profil en long de la ligne entre Cornavin et la gare de la Praille en passant par le pont de la Jonction et le tunnel de la Bâtie (CFF, 1949). La gare doit prendre place sur une vaste plateforme se développant sur 1,5 km.



1



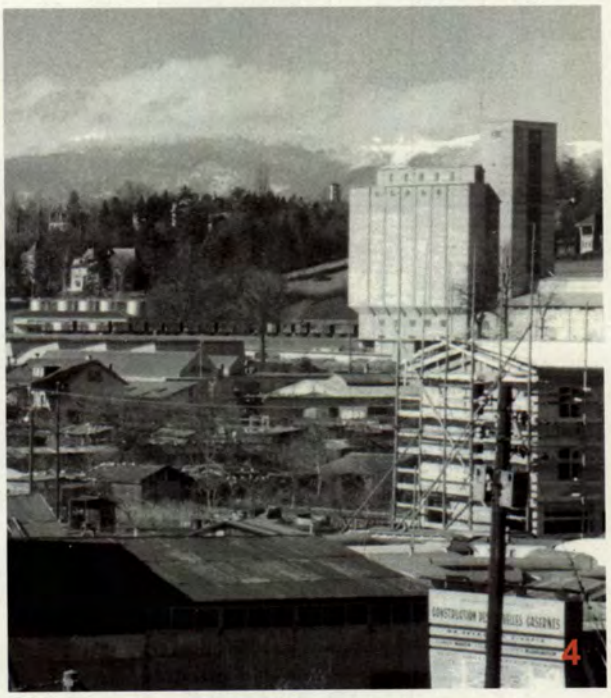
2



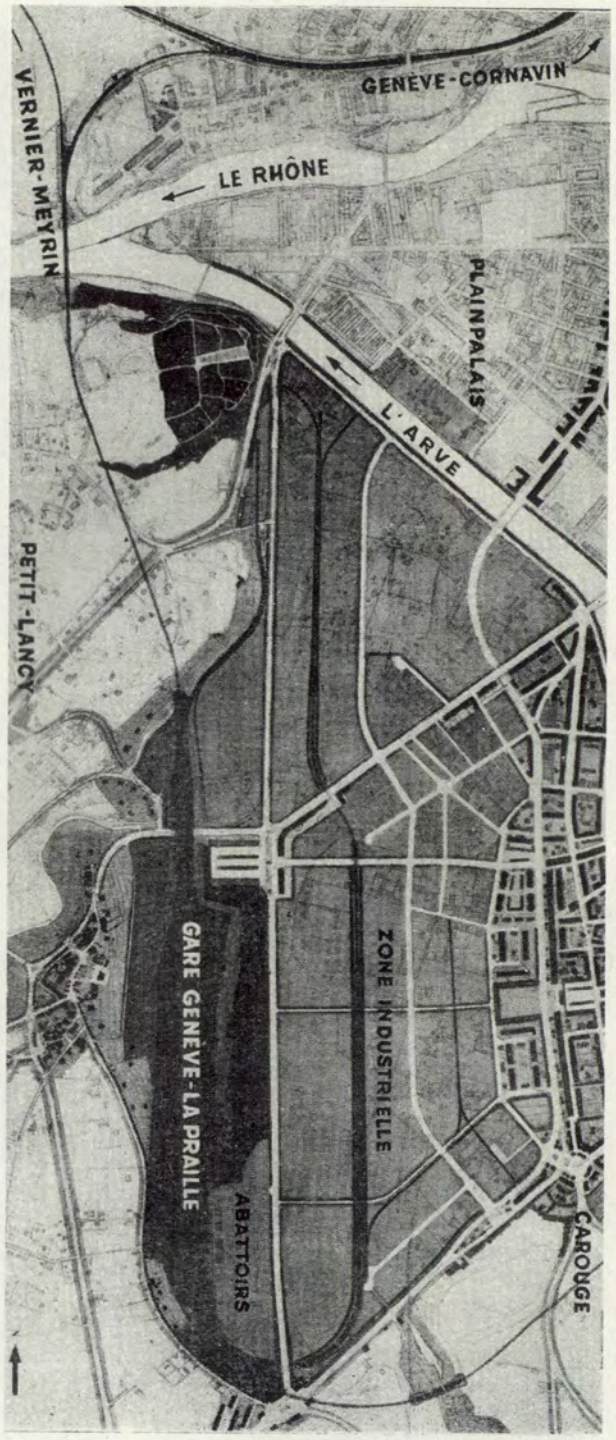
Le fabricant de machines-outils MIPSA (Mécanique Industrielle et de Précision SA), à l'intérieur de la courbe marquée par l'Aire, et les Abattoirs de Genève inaugurent la nouvelle zone. Les deux entreprises, tout comme la Brasserie Cardinal, sont raccordées au rail trois ans plus tard. Quant à la gare des marchandises et de triage, sa mise en place se fera en cinq étapes, jusqu'en 1960. Articulée autour d'une «place de la gare» desservant un petit bâtiment des voyageurs, l'infrastructure doit être reliée à Carouge par une allée monumentale, l'avenue de la Praille.
Par ailleurs, en 1957 est mis en service le vaste silo à blé bordant le futur site des ports francs.

Extrait de la carte nationale 1958 (DT).
1. La plaine de la Praille vers 1948 (CFF, 1949). Encore vierge de construction, la plateforme ferroviaire prend corps tandis qu'on distingue au fond les nouveaux abattoirs.
2. Les abattoirs avec leur raccordement particulier vers 1948 (CFF 1949).
3. La « place de la gare » et l'amorce de «l'avenue de la Praille », 1975 (CIG).
4. Le silo de la Praille, 1957 (CIG).





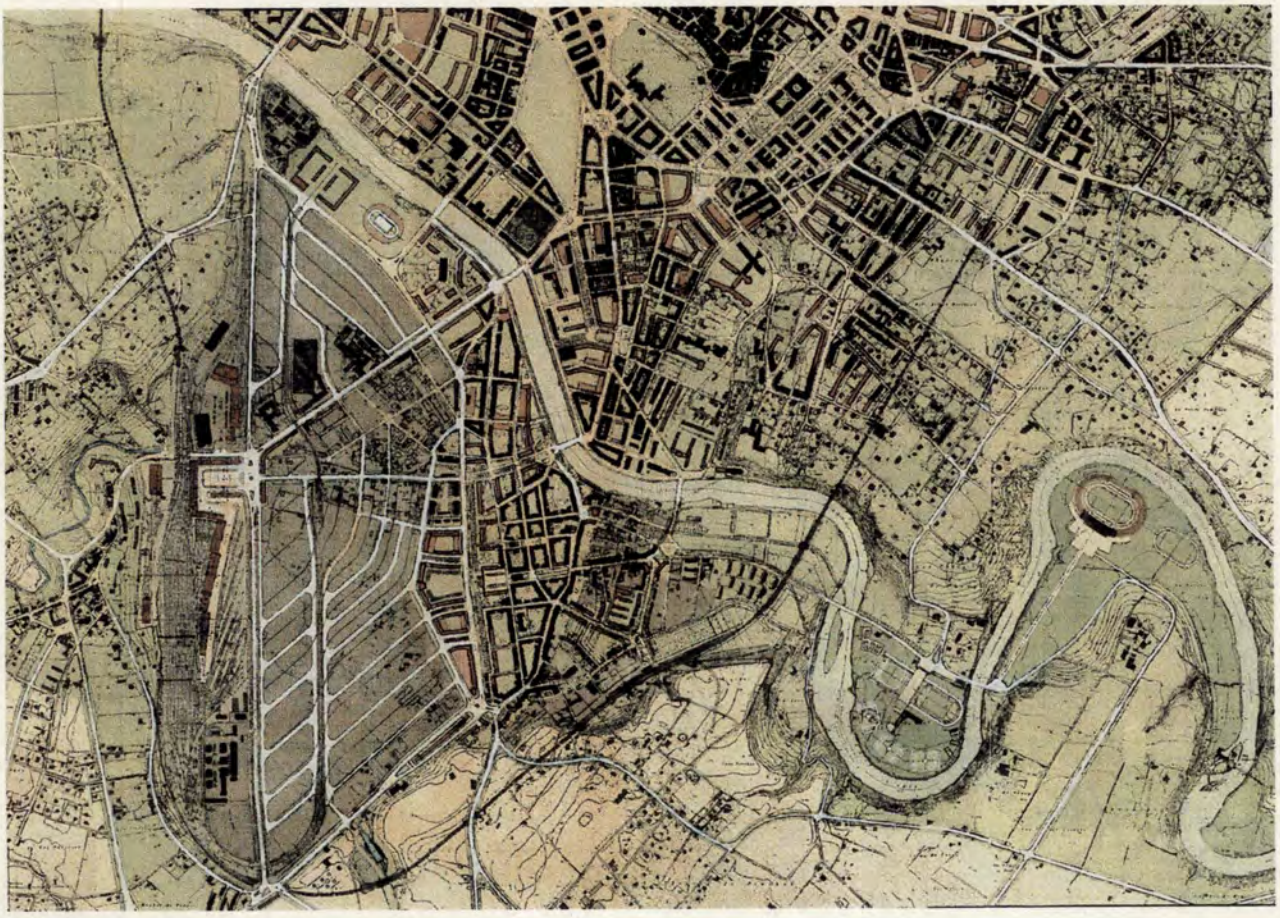

CORNAVIN
LE RHONE FL.
L'ARVE
LA PRAILLE
E AGGLOME

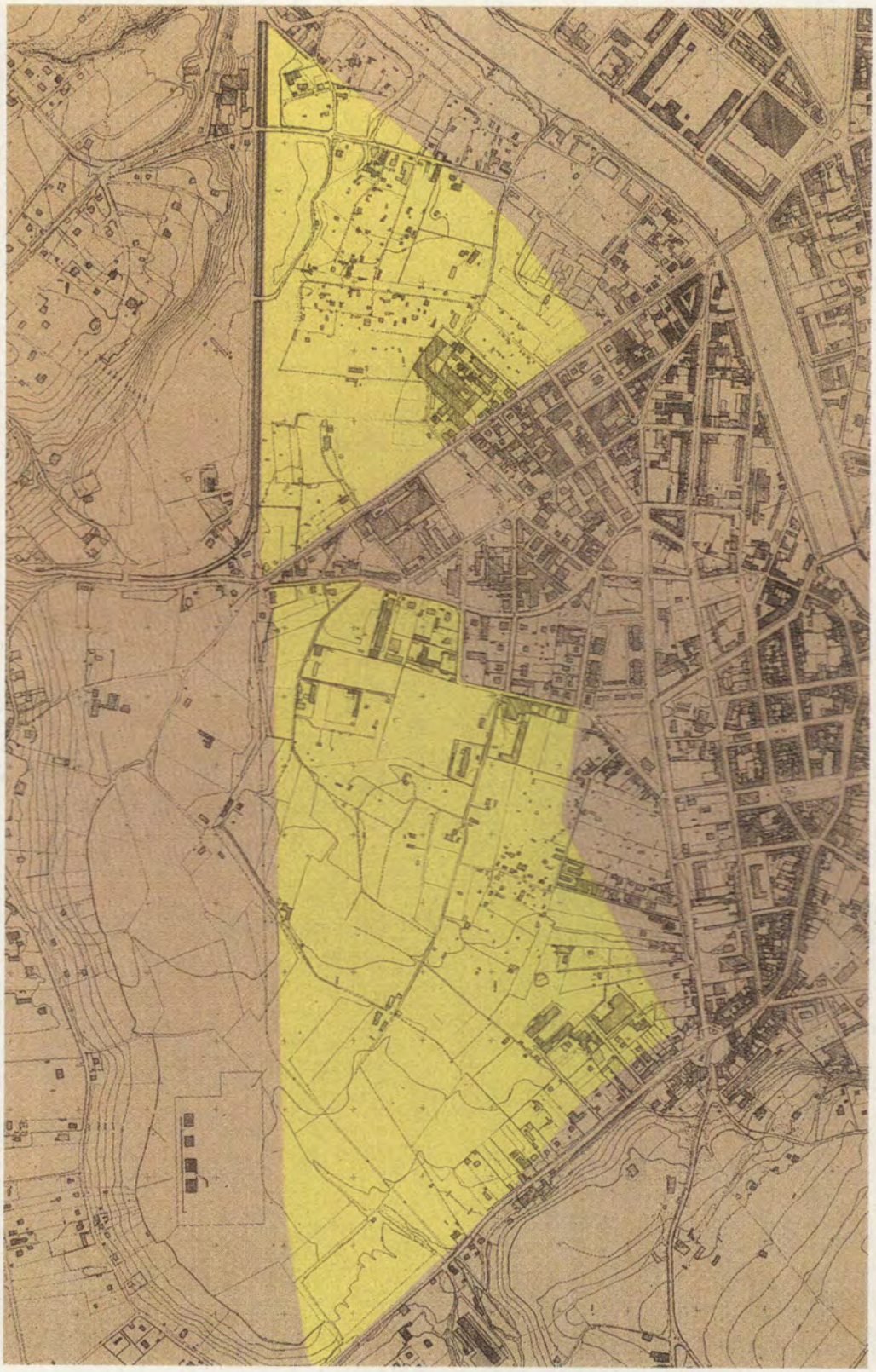

GENÈVE-CORNAVIN
LE RHÔNE
VERNIER-MEYRIN
PLAINPALAIS
L'ARVE
PETIT-LANCY
GARE GENÈVE-LA PRAILLE
ZONE INDUSTRIELLE
ABATTOIRS
CAROUGE

En 1948, composée de Jean-Maurice Bommer, André Bordigoni, Arnold Hoechel, Ernest Martin, Joseph-Marc Saugey, Albert Bodmer (Etat) et Frédéric Gampert (Ville), la Commission d'étude pour le développement de Genève recommande de déplacer le port fluvial de la Queue-d'Arve à Peney, à la hauteur du bassin de retenue du barrage de Verbois. Plutôt que de remonter jusqu'au lac à travers Saint-Gervais et les Pâquis, les péniches de 600 tonnes emprunteraient un long tunnel percé entre Vernier et Bellevue. Les autorités affectent alors la bande de terrain à des activités industrielles.

Page de gauche : le plan de synthèse de la Commission d'étude pour le développement de Genève, 1948 (DT) et le projet d'aménagement du quartier Praille/Acacias, vers 1948 (CFF 1949). La zone sud est irriguée par deux avenues perpendiculaires à la route des Jeunes tandis que la zone nord est desservie par le rail depuis le sud. Le port a été déplacé à Peney. Quant au projet de maillage, il se matérialisera avec les avenues de la Praille et Vibert.

Ci-dessous : « projet d'aménagement de la région urbaine », 1953 (DT). La zone sportive le long de l'Arve se dessine. Elle engendre des rues naissant à la perpendiculaire de la route des Acacias, à l'opposé des plans précédents, qui prévoyaient un maillage nord/sud. L'organisation ferroviaire de la zone sud se dessine.





IV. La zone industrielle (1960 à aujourd'hui)

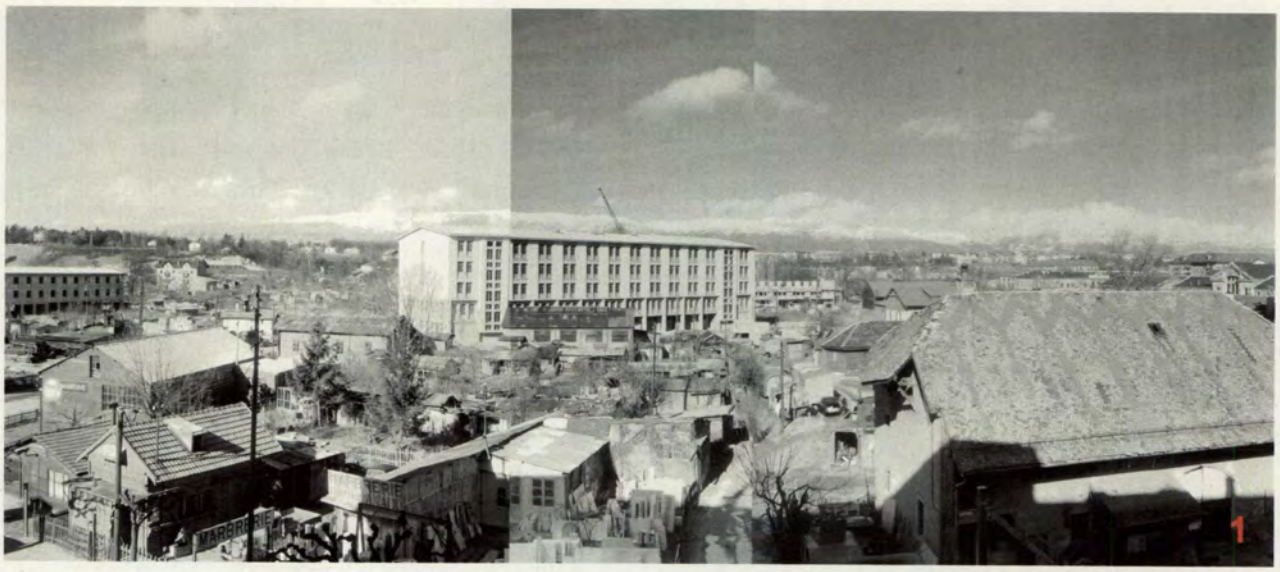




Au terme de la convention du 25 avril 1950 signée entre la Confédération, l'État de Genève et les CFF, les surfaces nécessaires pour l'établissement de la gare et de ses installations sont cédées aux CFF, tandis que l'ensemble des terrains industriels de la plaine de la Praille est repris par le canton moyennant le paiement de CHF 2'000'000. La zone est gérée par la Fondation pour les terrains industriels Praille-Acacias (FIPA), créée par la loi du 28 juin 1958. La FIPA met à disposition des entreprises des parcelles équipées soumises au régime du droit de superficie, la durée du droit étant de 90 ans, avec possibilité de renouvellement par périodes successives de 30 ans. Inédit, le régime s'impose rapidement et sera repris pour les autres zones industrielles du canton.
Raccordés depuis le sud de la gare par une boucle, ces terrains sont destinés à des entreprises disposées à tirer parti du rail pour l'expédition de leurs marchandises. Faisant concurrence à la régie fédérale, les entreprises de transports routiers sont interdites.

Au sud de la gare, le faisceau de voies de triage se resserre (d'une dizaine à deux voies) et effectue une boucle de 180° de 211 m de rayon avant de remonter au nord, parallèlement à la route des Jeunes, d'où il dessert d'étroites parcelles disposées à 45°. L'orientation de ces dernières est favorable sous l'angle de l'occupation du sol et de l'exploitation ferroviaire. Elle est également plus ou moins calquée sur celle de la route des Acacias. Orientée sur les voies de desserte, l'avenue Vibert assure la liaison entre les deux zones bordant la voie industrielle.

Page de gauche : « Région de la Praille. Plan annexé à la loi de 17.10.1958 » (FIPA, 1984).
1. La Praille lors des travaux d'aménagement ferroviaires de la zone industrielle sud, 1962 (FIPA, 1984). Au centre, on distingue l'avenue Vibert.


MARBRERIE
1


2

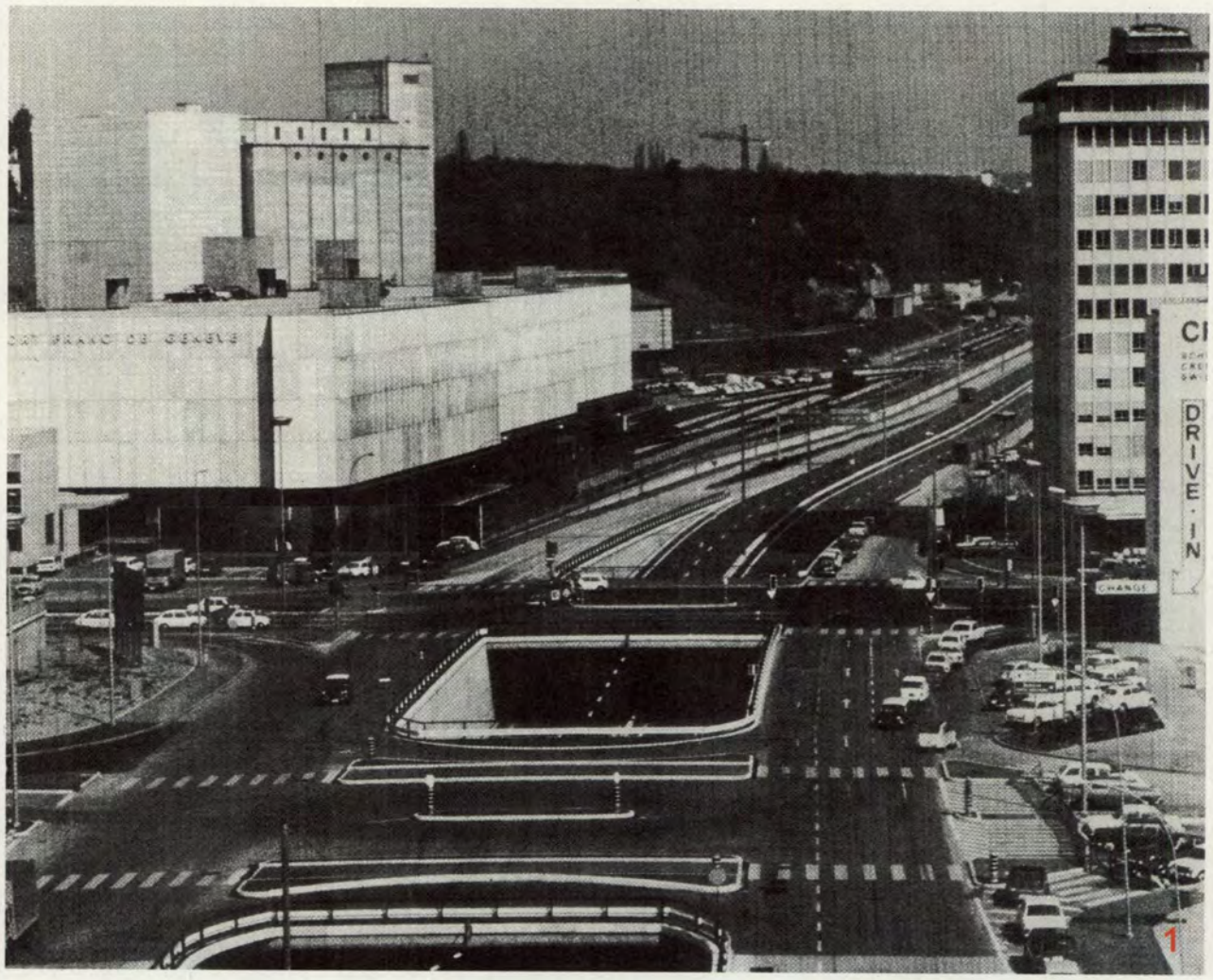
En remontant vers les Acacias, la voie ferroviaire opère un léger décrochement en raison de l'emprise de l'usine Motosacoche, avant de remonter dans l'axe de la rue Boissonnas, le long de laquelle est construite la nouvelle usine BAT. La voie s'interrompt peu avant l'Arve, bordée d'une frange de 200 m de large réservée pour des équipements publics. L'aménagement de cette bande orientée à 45° par rapport à la route des Jeunes aura pour effet de bouleverser la structuration nord/sud du site en générant trois voies - les rues François-Dussaud, Le Royer et Eugène Marziano - parallèles à l'Arve et prenant naissance à la perpendiculaire de la route des Acacias. L'articulation des deux réseaux se situe à la hauteur du point dur triangulaire représenté par les usines Le Rêve et BAT.

En 1961, les autorités décident d'abandonner le raccordement au rail de la partie nord de la zone industrielle, les frais d'établissement ayant été jugés hors de proportion avec les perspectives d'activités. L'emprise des voies ferrées est occupée par une desserte routière, la rue Boissonnas, dont le tracé deux fois coudé est défini successivement par les routes des Acacias, des Jeunes et la rue François-Dussaud.

Page de gauche :
1. Les Acacias en 1957 (photomontage, CIG). Au centre, la caserne des Vernets.
2. Les Acacias en 1957 (CIG). On distingue des jardins familiaux et au premier plan, l'usine Le Rêve.

Extrait de la carte nationale, 1967 (DT).









1. Le carrefour de l'Étoile en 1969 (CIG). A l'arrière-plan, les entrepôts des ports francs, construits entre 1961 et 1968 et raccordés au réseau ferroviaire.
2. Le passage sur voie de la route des Jeunes et le viaduc de la Voie centrale (1964-1967), à l'extrémité de la Praille, 1998 (DCTI).
3. La route des Jeunes entre le carrefour et le viaduc, 1975 (CIG).



Extrait de la carte nationale, 1967 (DT).
4. Couverture du dernier segment de l'Aire, 1969 (CIG).

Entre 1961 et 1963, le passage sous voie de l'avenue Vibert est construit. Il assure la liaison entre les deux demi parties de zone sud. Passant sous le faisceau ferroviaire, la trémie de 16 m de large comprend 4 voies. Le niveau de la chaussée étant inférieur à celui de la nappe phréatique, une station de pompage évacue les eaux de pluie.

Dans les années 1950, nul n'imaginait le développement que prendrait le transport par camion. Conçue dans une perspective essentiellement ferroviaire, la zone FIPA est adaptée à partir de 1964 aux contraintes de la circulation automobile. Authentique autoroute urbaine, la «Voie centrale» dédouble la route des Jeunes sur une longueur de 2300 m, entre le Bachet-de-Pesay et la Queue d'Arve. Elle comprend trois éléments, un viaduc entre le Bachet et le carrefour de l'Étoile, un passage souterrain à la hauteur du carrefour de l'Étoile, enfin une voie à niveau, aménagée sur la couverture de l'Aire. Dans l'opération, cette dernière est canalisée jusqu'à son embouchure. Une fois achevé, le système routier comprend une voie de circulation rapide à double sens, au centre, bordée de part et d'autre par des dessertes à circulation lente à sens unique.





En haut, les logos de quelques unes des entreprises occupant la zone FIPA (FIPA, 1985).
En bas, les Vernets, avec la bande de terrain destinée aux équipements publics de la Ville de Genève, 1967 (Néri).

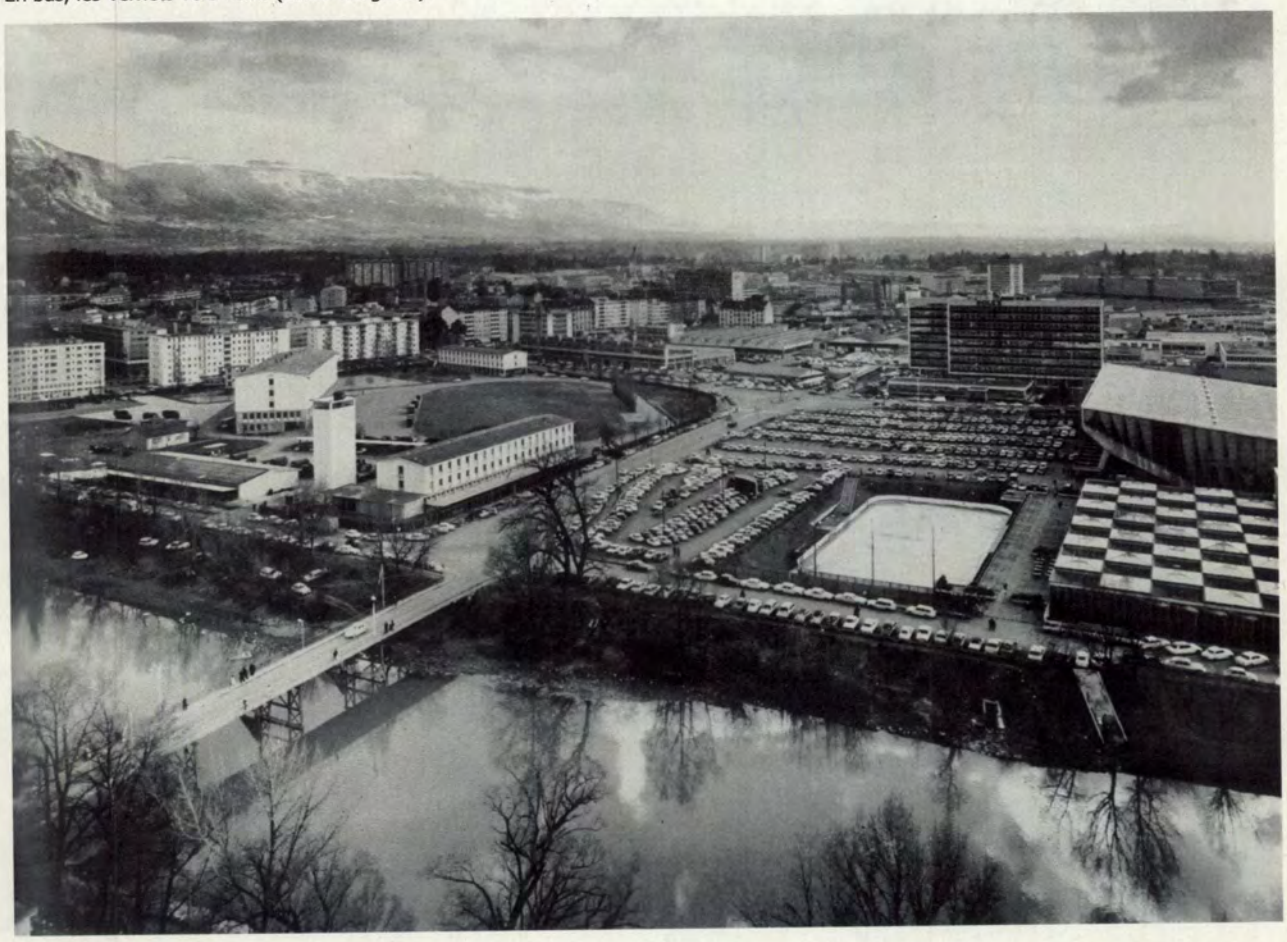
Les premières entreprises s'installent en 1963, alors que les infrastructures de base (voies ferrées et routières, approvisionnement en énergie) sont en voie d'achèvement. La taille des parcelles est diminuée « autant que possible » pour obtenir une meilleure occupation du sol. Le succès de la zone industrielle est immédiat. En deux années, la partie sud, raccordée au rail, compte déjà 21 entreprises, la partie nord, 21 également. Sur cette dernière, la construction de bâtiments de «valeur» et sur plusieurs niveaux est encouragée.



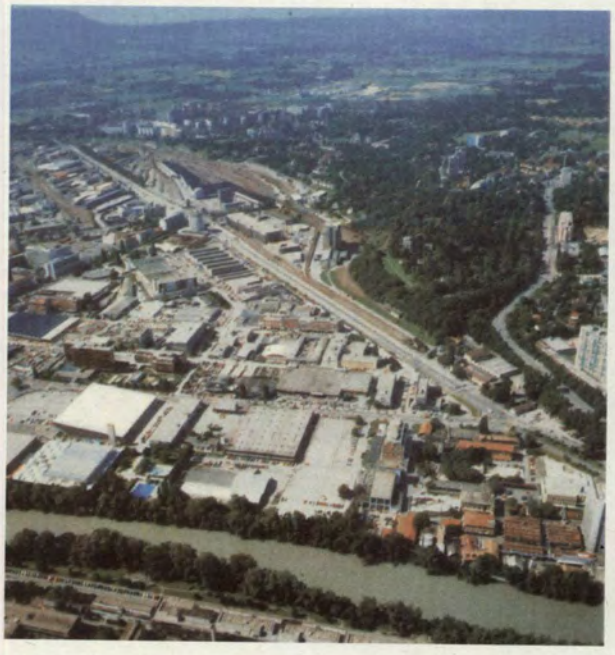


En haut, les Vernets et la Queue d'Arve en 1968 (CIG). La patinoire d'entraînement n'est pas encore couverte. L'usine Rolex est en voie d'achèvement.
En bas, les Vernets vers 1970 (César Bergholz).

La frange parallèle à l'Arve destinée aux équipements publics de la Ville de Genève se dessine dès 1955 avec la construction de la caserne. Les travaux se poursuivent en 1957 avec la patinoire des Vernets (1957), le centre de voirie (1964) et la piscine des Vernets (1968). Le programme est achevé dans les années 1980 avec le centre sportif, intercalé entre le centre de voirie et la zone d'activité de la Gravière.









Le recensement du patrimoine bâti a été établi dans le cadre de l'étude du développement du secteur Praille-Acacias-Vernets, engagée par la FTI début 2006. En raison des délais très courts à disposition, un recensement géographique complet et exhaustif n'a pas pu être réalisé.

La sélection des immeubles les plus représentatifs s'est opérée sur la base de la documentation du service des monuments et des sites, réunie à l'occasion d'études thématiques, tels que le recensement du patrimoine industriel, ou de publications, en particulier *INSA : Genève 1850-1920* et *L'architecture à Genève, 1919-1975*. Les bâtiments construits après 1975 n'ont pas été pris en considération.

L'objectif d'un recensement est de repérer, étudier et faire connaître toute œuvre qui, du fait de son caractère historique, architectural ou archéologique, constitue un élément du patrimoine. Il est constitué de façon sommaire et forme une base documentaire homogène présentée sous la forme d'une fiche par objet comprenant : identification, courte description, plans, photographies, bibliographie, archives. Il est complété par des études et des analyses spécifiques quand un projet particulier d'intervention est prévu.
Une appréciation de la valeur des objets recensés figure sur chaque fiche. Dans le cas du recensement Praille-Acacias-Vernets, deux degrés d'évaluation ont été retenus : intéressant ou présentant un intérêt secondaire. Les objets intéressants conjuguent plusieurs critères, tels que la valeur historique et architecturale ; les objets d'intérêt secondaire présentent essentiellement une valeur historique.

Le secteur comprend un tissu de bâtiments diversifié. Aux bâtiments industriels, majoritaires et essentiellement construits après 1960, s'ajoutent les équipements publics municipaux (caserne, centre de voirie, centres sportifs des Vernets et de la Queue

En haut, le secteur Praille-Acacias-Vernets, vu depuis le sud, 1991 (FIPA, 1992).
A gauche, l'extrémité nord du secteur, avec au premier plan la Queue d'Arve, 1983 (FIPA, 1984).
A droite, la partie sud du secteur, 1983 (FIPA, 1984).

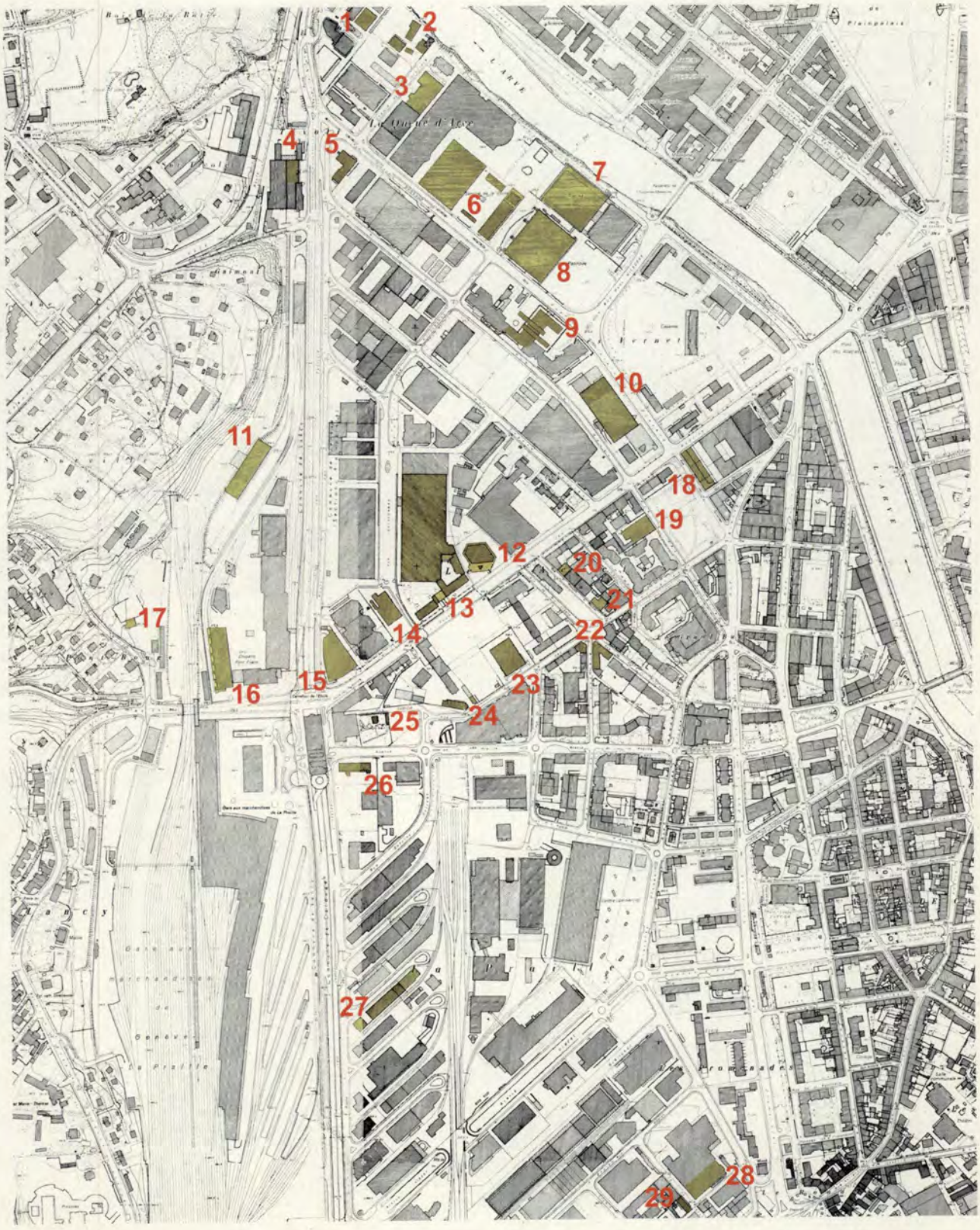
d'Arve) disposés au bord de l'Arve, ainsi que des noyaux d'urbanisation datant d'avant la création en 1959 de la zone industrielle : citons les ensembles industriels de la Queue d'Arve et de Tivoli, ou, à proximité de la route des Acacias, l'usine BAT ou le quartier des Noirettes.

Le recensement ne constitue pas une mesure de protection, mais une indication de l'intérêt que présente un objet au titre du patrimoine culturel. Cette approche systématique permet d'orienter la politique de protection à l'échelle cantonale et est une aide à la décision pour sélectionner les objets à protéger.

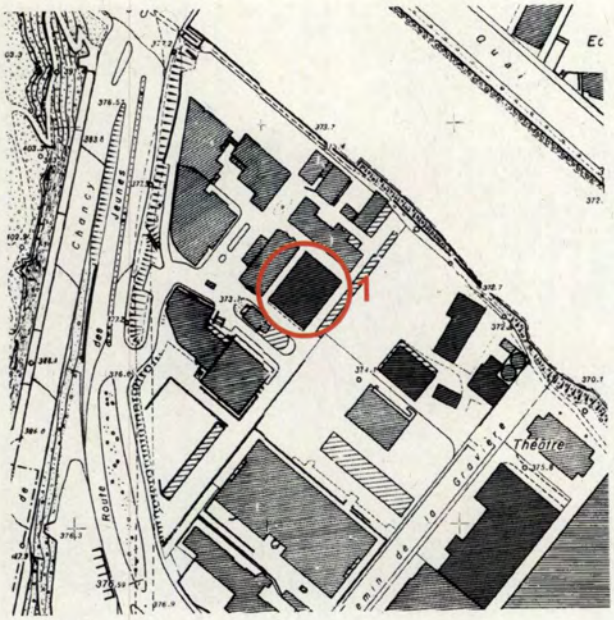
Par sa fonction essentielle de connaissance du patrimoine, il fait partie des instruments de gestion du territoire.

Liste des objets recensés

1. Anciens laboratoires de Firmenich SA
2. Site de la Parfumerie
3. Anciens Ateliers de construction Jonneret
4. Ancien garage de la brasserie Cardinal
5. Ancienne usine Camy Watch
6. Centre de voirie des Vernets
7. Piscine des Vernets
8. Patinoire des Vernets
9. Usine Rolex
10. Ancien garage Perrot-Duval
11. Silo à blé des ports francs
12. Ancien centre Eurogas
13. Ancienne usine de la British American Tobacco
14. Usine Sicli
15. Immeuble locatif de la SI Etoile
16. Ancienne usine MIPSA
17. Maison forte de la Tour
18. Immeuble d'habitation rue des Ronzades
19. Blanchisserie des Epinettes
20. Ancienne carrosserie Jules Bocquet
21. Ateliers Ehrismann SA
22. Rond-point des Noirettes
23. Bâtiment d'activités ARCOOP
24. Ancien entrepôt de l'Administration fédérale des téléphones
25. Maison Baron
26. Centre artisanal Praille Etoile
27. Immeuble et entrepôts Natural Lecoultre
28. Usine Parker Lucifer SA
29. Ancienne usine de carton Jean Gallay SA


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29


STOP



1. Anciens laboratoires de Firmenich SA

Genève, Plainpalais

Bâtiment présentant un intérêt secondaire (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°148)

Adresse : 1 route des Jeunes

Feuille cadastrale : 90

Parcelle : 3092

N° Bâtiment(s) : K560

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : fabrication de parfums et arômes

Fonction actuelle : dépôts

Architectes : Morsier frères, Charles Weibel

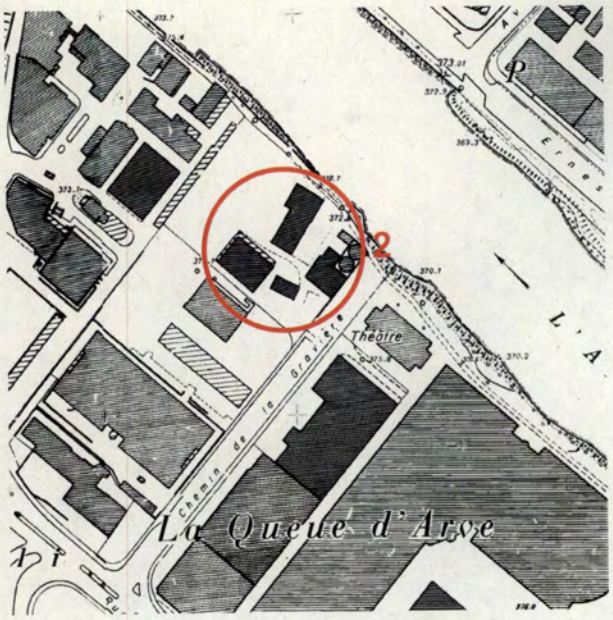
Construction :
entre 1914 et 1920 (TP 1914-354, TP 1914-243, TP 1920-183, TP 1920-186, TP 1920-547, TP 1923-519)

Notes :
L'entreprise de chimie fine Chuit et Naef (Firmenich dès 1934) s'installe à la Jonction en 1898. Entre 1914 et 1923, elle développe à l'arrière de son site une unité de distillation comprenant une importante centrale thermique et divers laboratoires. A partir de 1951, date du début du transfert à La Plaine des activités de production, les ateliers sont progressivement désaffectés ou démolis. Il ne subsiste aujourd'hui plus que les ateliers à sheds.

Publications :
Firmenich et Cie, successeurs de Chuit Naef et Cie, Genève: 1895-1945, Genève, 1945.
Claude Raffestin, *Genève: essai de géographie industrielle*, Saint-Amand-Montrond, 1968, p. 214.
Roger Firmenich, *De Chuit & Naef à Firmenich SA*, Genève, 1989.


LA PARFUMERIE
Théâtre & Grand Café


121



2. Site de la Parfumerie

Genève, Plainpalais

Site présentant un intérêt secondaire (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°150)

Adresse : 9 chemin de la Gravière

Feuille cadastrale : 90

Parcelle : 3259

N° Bâtiment(s) : K555, K563, K564, K796

Zone(s) d'affectation : zone de développement 3 (destinée à des équipements publics)

Fonction ancienne : fabrication de parfums et d'arômes

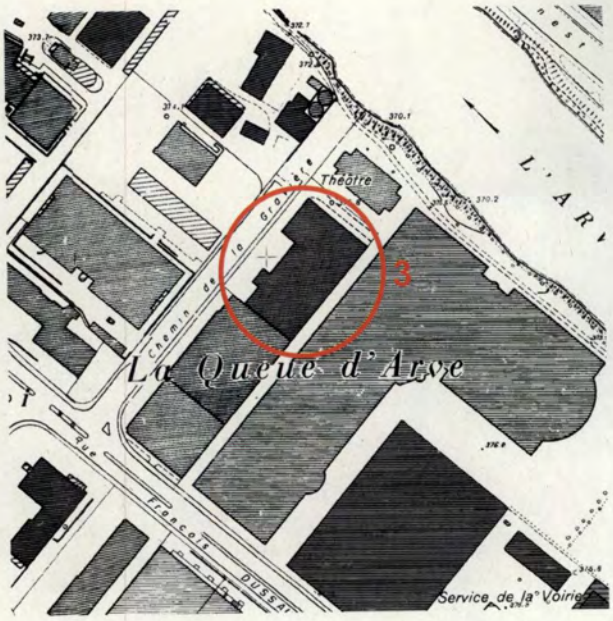
Fonction actuelle : activités culturelles

Architectes : Morsier frères, Charles Weibel puis Jean Camoletti

Construction : entre 1920 et 1946
(TP 1920-464, TP 1924-771, DD 19376 (1946))

Notes :
Site formé de quatre bâtiments (ateliers et magasins) de l'entreprise Firmenich, détachés de l'entreprise dans les années 1980 lors de l'achèvement du transfert des activités de production à La Plaine.





3. Anciens Ateliers de construction Jonneret

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°151)

Adresse : 8 chemin de la Gravière

Feuille cadastrale : 90

Parcelle : 3265

N° Bâtiment(s) : K800

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : fabrication mécanique

Fonction actuelle : réparation mécanique

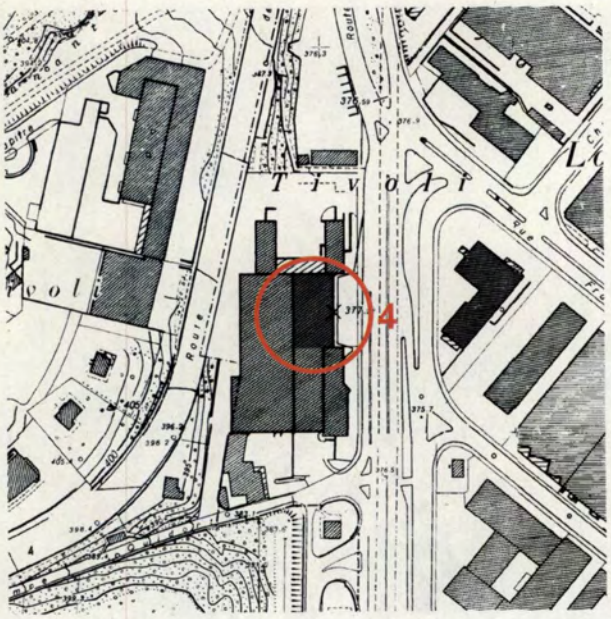
Architecte : Michel Roulier

Construction : 1961 « construction d'un bâtiment industriel » (DD 41858)

Notes :
A leurs débuts en 1843 (Rondeau de Carouge), les frères Jonneret fabriquent des ponts en bois et des roues à eau de moulin, avant de se diversifier dans les constructions métalliques, notamment les engins de levage (ponts roulants et palans). En 1920, l'entreprise se spécialise dans les râteaux mécaniques ou «dégrilleurs», des installations qui nettoient les grilles protégeant les turbines des centrales hydroélectriques. A ce titre, elle équipe des centaines d'ouvrages hydrauliques à travers l'Europe. Programme de fabrication en 1960: prises d'eau, vannes, dégrilleurs, filtres rotatifs et fixes, engins de levage, treuils, monte-charges. Lors de la reconstruction en 1962 des ateliers, Jonneret occupe 80 employés. Depuis la cessation de son activité dans les années 1980, l'entreprise n'occupe plus que quelques mécaniciens, qui assurent l'entretien des installations existantes. Le reste de l'usine est occupé par divers ateliers de mécanique automobile.

Publication :
Claude Raffestin, *Genève : essai de géographie industrielle*, Saint-Amand-Montrond, 1968, p. 186.





4. Ancien garage de la brasserie Cardinal

Genève, Plainpalais

Bâtiment présentant un intérêt secondaire (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°152)

Adresse : 4 route des Jeunes

Feuille cadastrale : 91

Parcelle : 3883

N° Bâtiment(s) : K629

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : garage des camions de livraison

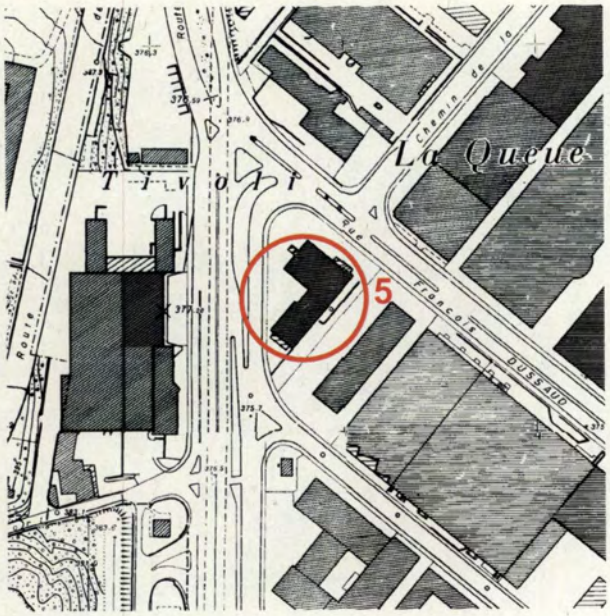
Fonction actuelle : entrepôt

Construction : 1935

Notes :
L'activité brassicole du site de Tivoli remonte à 1888 avec la construction d'un restaurant jumelé à une brasserie industrielle utilisant comme entrepôts les caves creusées dans la colline. En 1927, l'établissement est repris par la Brasserie du Cardinal de Fribourg. De cette importante brasserie, il ne subsiste aujourd'hui plus que le vaste garage des camions de livraison, surmonté d'une belle charpente métallique.

Iconographie :
CIG, reportage photos (4 vues), 1935.


Devillard
Devillard



5. Ancienne usine Camy Watch

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°157)

Adresse : 19 rue François-Dussaud

Feuille cadastrale : 91

Parcelle : 2717

N° Bâtiment(s) : K879

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : horlogerie

Fonction actuelle : services

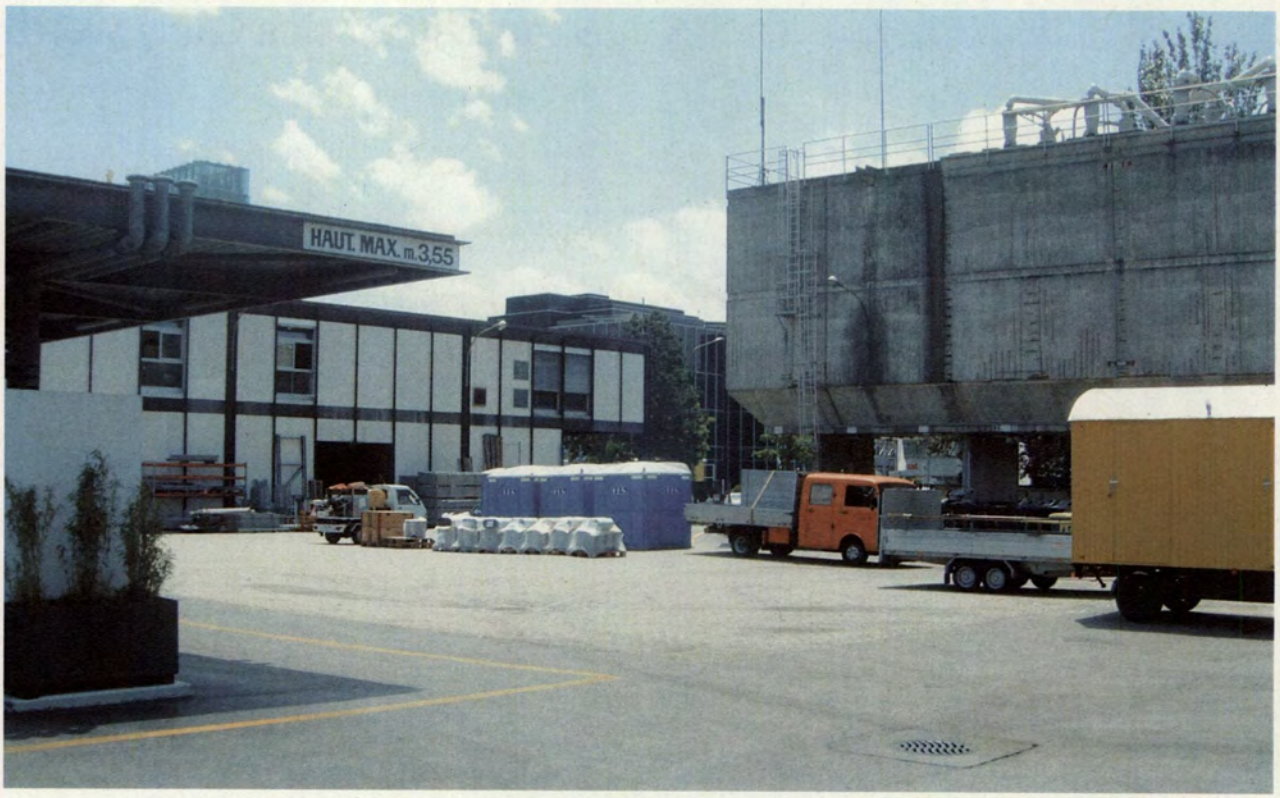
Architectes : André Gaillard, Francis Gaillard

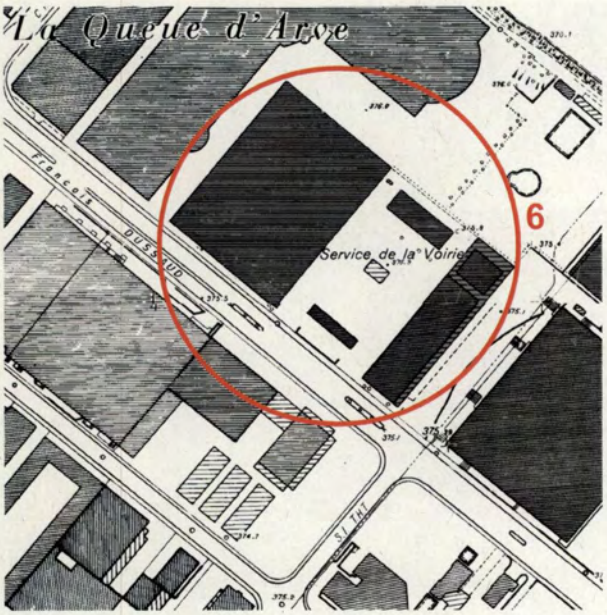
Construction : 1966

Autorisation : DD 51015

Notes :
Camy Watch est une entreprise créée à Genève en 1913 par les frères Stroun, actifs dans l'horlogerie. En 1967, elle s'installe à la Queue d'Arve dans une manufacture comprenant un socle administratif articulé en L, surmonté d'un bloc de deux niveaux d'ateliers horlogers. Le parti architectural adopté produit une grande expressivité plastique.

Publications :
S. a., «Verwaltungs und Servicegebäude in Genf», *Bauen +Wohnen*, n°8, août 1970.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 849.


HAUT. MAX. m.3,55



6. Centre de voirie des Vernets

Genève, Plainpalais

Ensemble intéressant

Adresse : 10 rue François-Dussaud

Feuille cadastrale : 89

Parcelle : 3297

N° Bâtiment(s) : K858, K859, K862, K864

Zone(s) d'affectation : zone 3 (destinée à des équipements publics)

Architectes : Jean-Pierre Dom, François Maurice

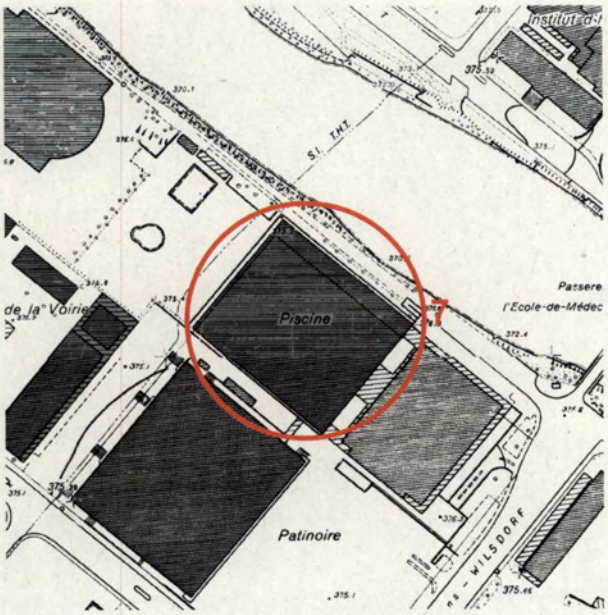
Construction : 1964

Autorisation : DD 46409

Notes :
Centre articulant autour d'une vaste cour rectangulaire un silo à sable (sud-ouest), un hangar abritant les véhicules de voirie et des ateliers d'entretien (nord-ouest), un bâtiment administratif (nord-est) et des dépôts (sud-est). Expression plastique (composition classique et symétrique, formes géométriques, apparence minimaliste des façades) influencée par les réalisations de Mies van der Rohe.

Publications :
S.a., «Centre de voirie, Genève», *BTRS*, n°20, octobre 1967.
S.a., «Centre de voirie», *Techniques et architecture*, n°2-3, décembre 1969.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 503.





7. Piscine des Vernets

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant

Adresse : 2 rue Hans-Wilsdorf

Feuille cadastrale : 89

Parcelle : 2417

N° Bâtiment(s) : K838

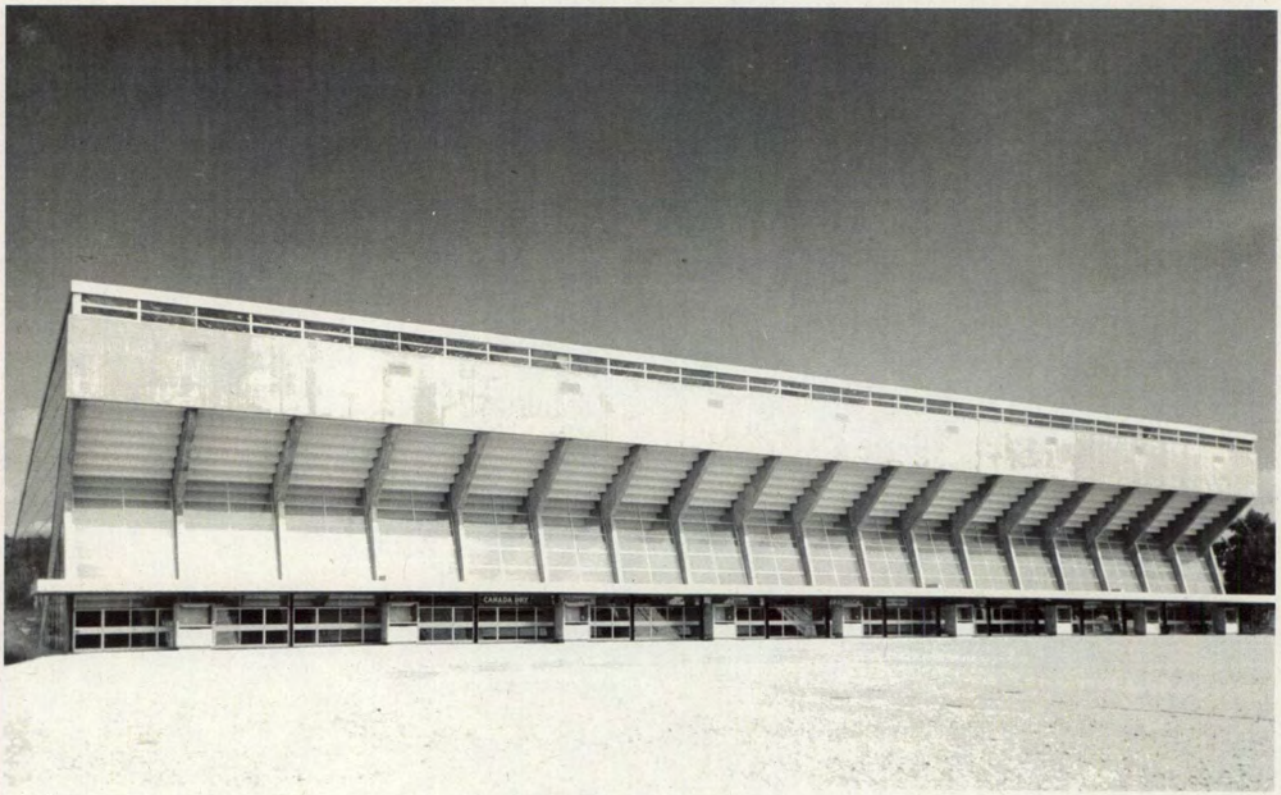
Zone(s) d'affectation : zone 3 (destinée à des équipements publics)

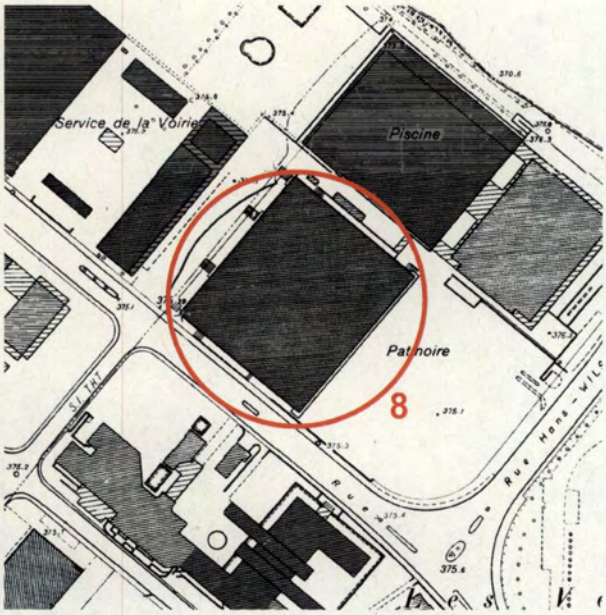
Architectes : Albert Cingria, François Maurice, Jean Duret

Construction : 1968

Autorisation : DD 54073

Publications :
François Maurice, «Piscine des Vernets», *BTSR*, n°12, juin 1967.
S.a., «Centre sportif des Vernets», *Werk*, n°9, septembre 1968.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 849.





8. Patinoire des Vernets

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant
Procédure de classement ouverte le 14.10.2002

Adresse : 6 rue Hans-Wilsdorf

Feuille cadastrale : 89

Parcelle : 2417

N° Bâtiment(s) : K750

Zone(s) d'affectation : zone 3 (destinée à des équipements publics)

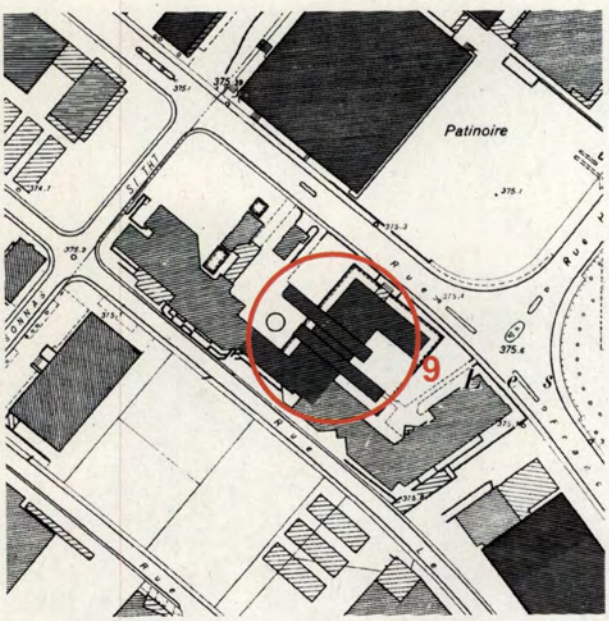
Architectes : Albert Cingria, François Maurice, Jean Duret, Edmond Guex, Jean-Pierre Dom

Construction : 1957

Autorisation : DD 33702

Publications :
S.a., « Patinoire municipale, quai des Vernets, Genève », *AFF*, n°6, 1959.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 513.
Isabelle Charollais, Bruno Marchand, «Une patinoire n'est pas une halle vitrée : La patinoire des Vernets à Genève, 1954-1958», *Faces*, p.46.
Andrea Bassi, Arnaldo Gherardelli, Bruno Marchand, Nicolas Crispini, Patinoire des Vernets : étude historique et constructive, Genève, 2003.





9. Usine Rolex

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°158)

Adresse : 5 rue François-Dussaud

Feuille cadastrale : 86

Parcelle : 3331

N° Bâtiment(s) : K817, K818, K819, K820, K821

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : horlogerie

Fonction actuelle : horlogerie

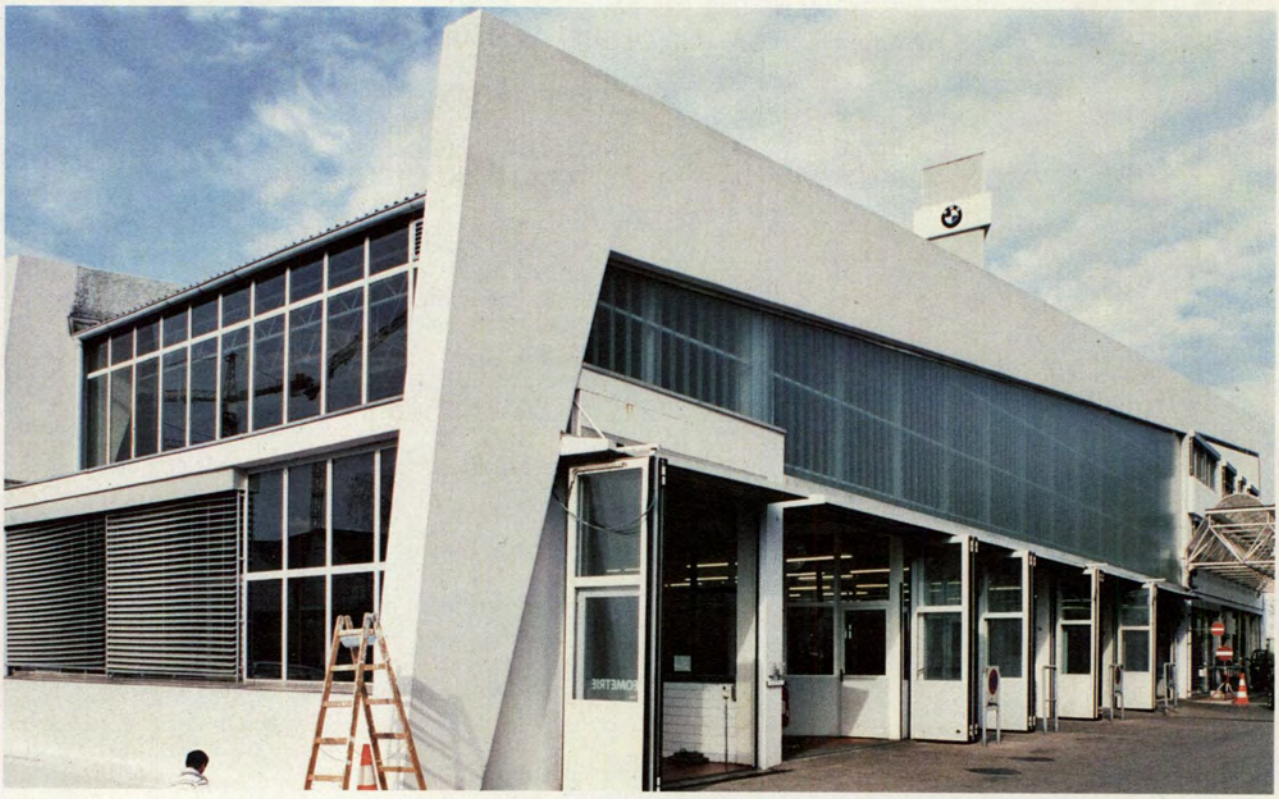
Architectes : Georges Addor, Jacques Bolliger, Dominque Julliard

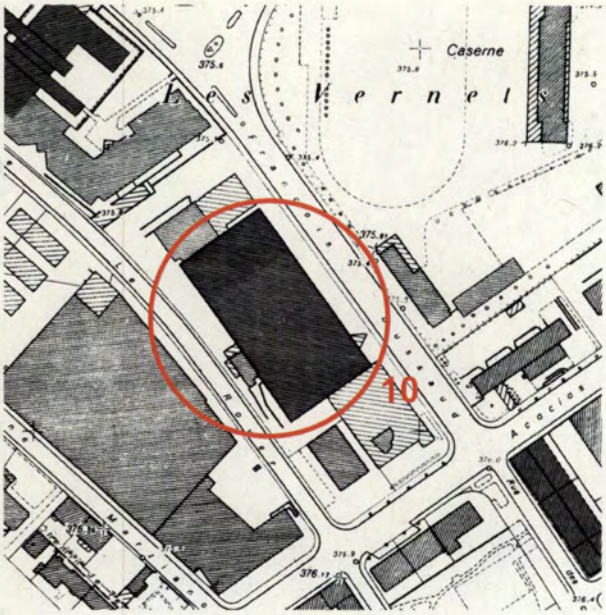
Construction : 1961

Autorisation : DD 42820

Notes :
Créée en 1901, l'entreprise horlogère genevo-bernoise Rolex emménage vers 1964 aux Acacias dans une manufacture spectaculaire, symbole de sa puissance économique. Celle-ci abrite les service administratifs et les ateliers de remontage, les ébauches étant fabriquées à Bienne. L'ensemble comprend «deux corps de bâtiments de huit étages, reliés au sol par des pilotis et articulés entre eux par un noyaux central de distribution». En 2006, agrandissement du site sur l'arrière.

Publications :
Claude Raffestin, *Genève: essai de géographie industrielle,* Saint-Amand-Montrond, 1968, p. 133.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975,* Lausanne, 1999, p. 843.





10. Ancien garage Perrot-Duval

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant
Procédure d'inscription à l'inventaire ouverte le 11.11.2005

Adresse : 1 rue François-Dussaud

Feuille cadastrale : 86

Parcelle : 3826

N° Bâtiment(s) : K761

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : garage pour véhicules légers et poids lourds

Fonction actuelle : garage automobile

Architecte : Werner P. Wittmer

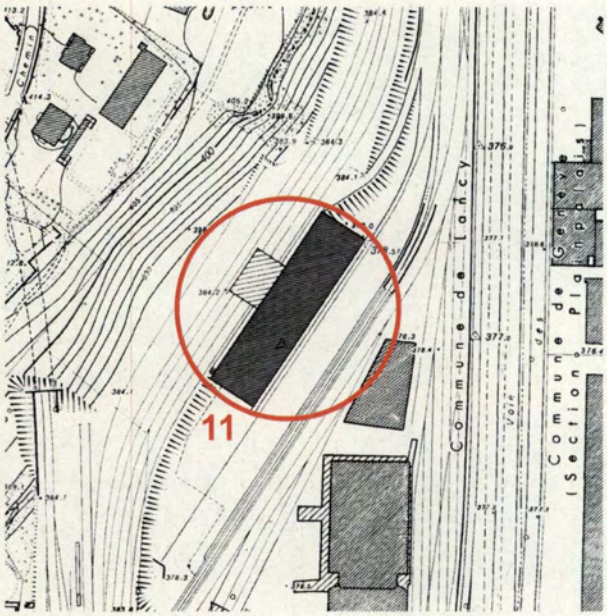
Construction : 1957

Autorisation :
Garage DD 34197
Station-service DD 34114

Notes :
La création en 1905 de la société Perrot-Duval est liée à l'avènement de l'automobile. Dès ses débuts, Perrot-Duval ajoute à son activité de réparation de véhicules, celle d'importation et de représentation de diverses fournitures pour automobiles. Parallèlement, la société se lance dans la fabrication mécanique, notamment des systèmes d'éclairage pour aéroports. Vers 1955, l'activité mécanique est transférée de la rue des Maraîchers à Fribourg tandis que l'activité automobile est transférée à la route des Acacias. L'envergure de la halle définie par neuf semi-cadres obliques géants s'explique par l'importance de l'activité poids lourds.

Publications :
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 823.
SMS, Anciens ateliers Perrot-Duval, Fiche patrimoine architectural du XXe siècle, 2005.


SAFRAN AG
SAFRA



11. Silo à blé des ports francs

Lancy

Bâtiment présentant un intérêt secondaire

Adresse : (4 bis) route des Jeunes

Feuille cadastrale : 21

Parcelle : 2747

N° Bâtiment(s) : C368, C369

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

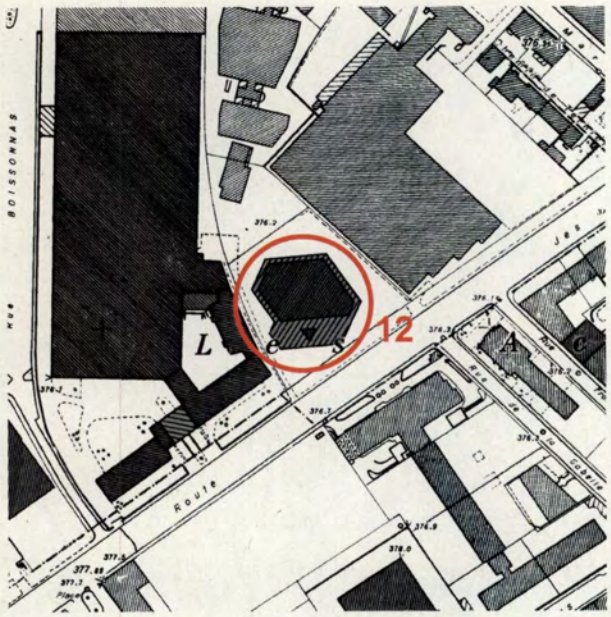
Architectes : Arthur Lozeron, Ernest Martin, Jean Erb

Construction : 1952

Autorisation : DD 26654

Notes :
Important silo à blé réalisé dans le cadre de la première étape de la nouvelle installation des entrepôts des ports francs. L'ouvrage est desservi par le rail.


Shell



12. Ancien centre Eurogas

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant

Adresse : 41 route des Acacias

Feuille cadastrale : 65

Parcelle : 2873

N° Bâtiment(s) : K873

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : station service

Fonction actuelle : station service

Architectes : bureau d'architectes d'Eurogas (Leonhard Safier, Heinz Hossdorf, ingénieur)

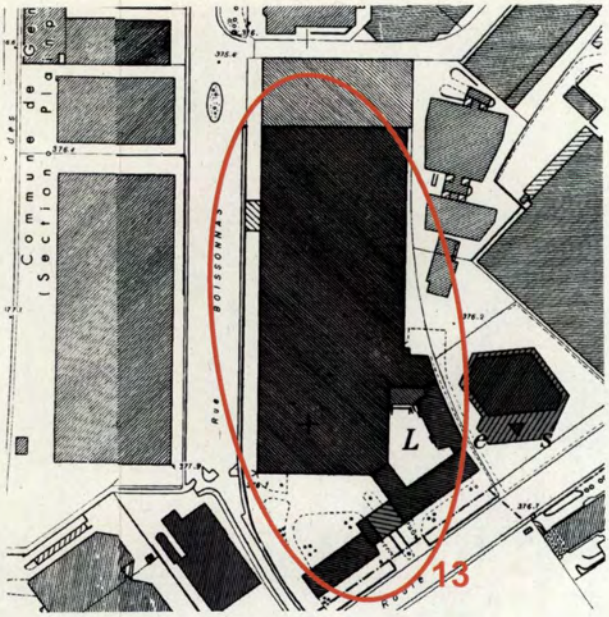
Construction : 1966

Autorisation : DD 51438

Notes :
Cette station comprend, en plus des pompes à essence, un tunnel de lavage, un atelier pour le montage des pneus, des box de graissage, des locaux de dépôt et un magasin d'accessoires. Elle se distingue par sa couverture modulaire formée d'une structure dont l'élément de base est un champignon à tête hexagonale, un système offrant une grande flexibilité constructive et programmatique.

Publications :
S.a., «Ein Bausystem für eingeschossige Betriebe: das Eurogas-Zentrum-Bausystem», *Werk*, n°2, février 1969.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 531.


Suivez
votre instinct



13. Ancienne usine de la British American Tobacco

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°154)

Adresse : 43 route des Acacias

Feuille cadastrale : 65

Parcelle : 2262

N° Bâtiment(s) : K734, K735, K736, K737

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : fabrication de cigarettes

Fonction actuelle : commerce

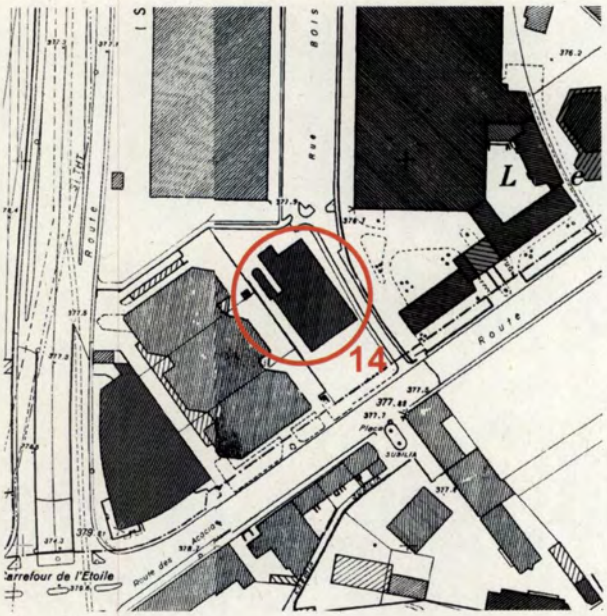
Architecte : Jean Erb

Construction : 1948 (DD 12798) et 1951 (DD 21780)

Notes :
En 1920, la BAT, une entreprise multinationale basée à Londres, décide d'établir à Genève une unité de production. L'usine de la rue des Acacias est agrandie en 1938 puis reconstruite en 1950. La nouvelle usine se développe sur plus de 12'000 m^2 et comprend une tête administrative de deux niveaux donnant sur rue et un vaste atelier surmonté de sheds constitués de voiles de béton armé. L'atelier abrite les activités de fabrication des cigarettes, notamment l'enroulage mécanique, ainsi que le conditionnement et le stockage. En 1964, la manufacture occupe 490 employés. Le site est désaffecté au cours des années 1990.

Publications :
S. a., «L'usine de la British American Tobacco Co. Ltd à Genève», *Werk*, n°10, 1952.
Claude Raffestin, *Genève: essai de géographie industrielle*, Saint-Amand-Montrond, 1968, p. 282.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 813.





14. Usine SICLI

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°155)
Procédure d'inscription à l'inventaire ouverte le 11.11.2005

Adresse : 45 route des Acacias, 30 rue Boissonas

Feuille cadastrale : 65

Parcelle : 2622

N° Bâtiment(s) : K890

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : mécanique

Fonction actuelle : mécanique

Architectes : Constantin Hilberer, Heinz Isler

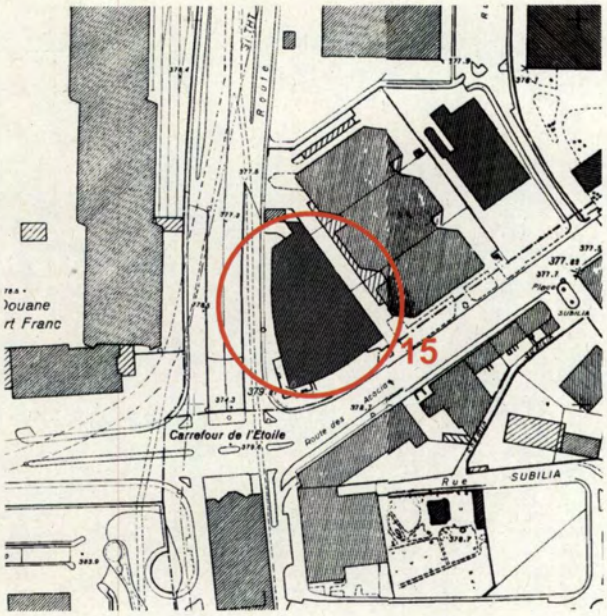
Construction : 1968

Autorisation : DD 53521

Notes :
L'entreprise SICLI (Secours Immédiat Contre l'Incendie) est fondée à Genève en 1923. Après avoir occupé un étage du 4, rue Petitot, elle déménage en 1958 au 76, route des Acacias, dans une ancienne imprimerie. En 1968, elle traverse la rue et emménage dans une usine recouverte d'un spectaculaire voile de béton précontraint. Le bâtiment abrite alors 130 employés répartis entre les surfaces administratives (gestion du contrôle périodique de plus de 70'000 extincteurs, notamment) et les divers ateliers (fabrication et entretien d'extincteurs, conception de systèmes de détection et d'extinction automatique, matériel de sapeurs-pompiers).

Publications :
Les 50 ans de Sicli, Publium, 1973.
Antoine Picon, Eberhard Schunck : *Heinz Isler : Schalen*, VDF Verlag, Zurich, 2002, pp. 71-72.
SMS, Usine SICLI, Fiche patrimoine architectural du XXe siècle, 2005.


BUREAUX
A LOUER



15. Immeuble locatif de la SI Etoile

Genève, Plainpalais

Immeuble intéressant

Adresse : 9 route des Jeunes

Feuille cadastrale : 65

Parcelle : 2507

N° Bâtiment(s) : K766, K767

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : activités

Fonction actuelle : activités

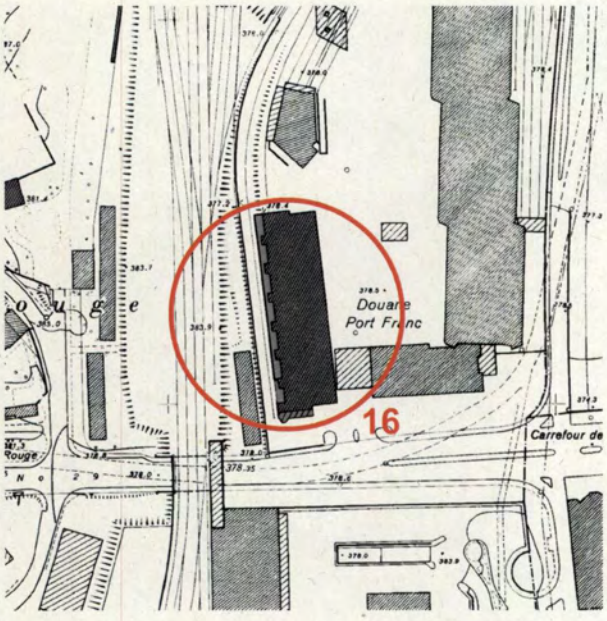
Architectes : Fritz Jenny

Construction : 1957

Autorisation : DD 34587

Notes :
Deux ans avant l'emblématique parking de Rive, l'architecte bâlois signe un immeuble d'activités de treize étages sur une large galette triangulaire qui ponctue l'extrémité de la route des Acacias.


POST FRANC
DE GENEVE



16. Ancienne usine MIPSA

Lancy

Bâtiment présentant un intérêt secondaire

Adresse : (6) route du Grand-Lancy

Feuille cadastrale : 21

Parcelle : 2747

N° Bâtiment(s) : C313, C533, C534, C535, C536, C537, C538, C539, C540

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : mécanique de précision

Fonction actuelle : entrepôt

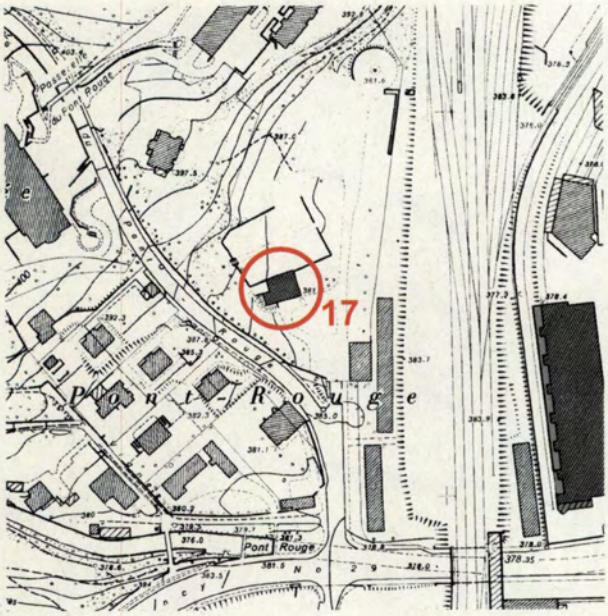
Architecte : André Bordigoni

Construction : 1941

Autorisation : DD 14278

Notes :
Créée en 1940, l'entreprise MIPSA (Mécanique industrielle et de précision SA) fabrique des machines-outils d'usinage et notamment des rectifieuses de précision. L'usine comprend notamment une grande halle de montage avec pont roulant, un atelier d'essai et de contrôle, un atelier d'expédition. En 1950, dans la perspective de la création des Ports francs, le sire est vendu à l'Etat qui le loue à l'entreprise. En 1960, le bâtiment est désaffecté et transformé en entrepôt.





17. Maison forte de la Tour

Lancy
Bâtiment intéressant (Recensement de la périphérie urbaine, Lancy, fiche n°62)

Adresse : 6 rampe du Pont-Rouge

Feuille cadastrale : 27

Parcelle : 2792

N° Bâtiment(s) : C267, C344

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale, zone de verdure

Fonction ancienne : habitation

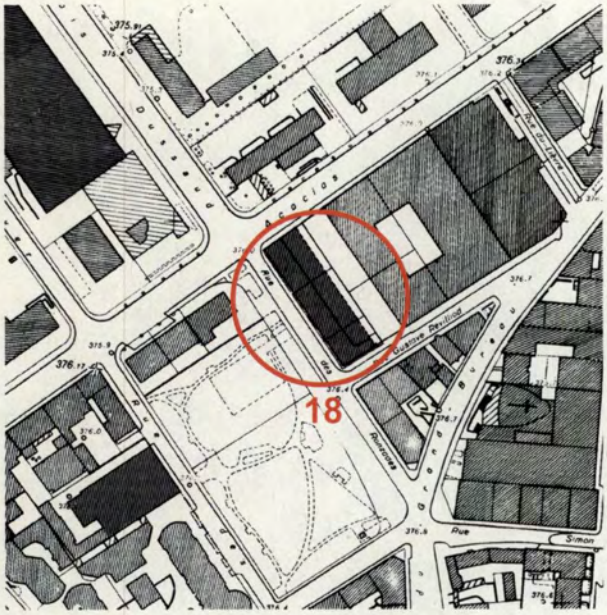
Fonction actuelle : administration

Construction :
1311: 1ère mention
XVIIIe siècle: transformation du bâtiment
XIXe siècle: suppression de la tour.

Notes :
Ancienne maison forte des seigneurs de Lancy. Celle-ci formait un domaine agricole avec le moulin de Lancy.

Publication :
Edmond Barde, *Anciennes maisons de la campagne genevoise*, Genève, 1937, p. 133.





18. Immeuble d'habitation rue des Ronzades

Genève, Plainpalais

Bâtiment intéressant

Procédure d'inscription à l'inventaire ouverte le 11.11.2005

Adresse : 1-5 rue des Ronzades, 20 route des Acacias, 14 rue Gustave-Revilliod

Feuille cadastrale : 60

Parcelles : 1372, 1373, 1374

N° Bâtiment(s) : I465, I466, I467, I468, I469, I470, I593

Zone(s) d'affectation : zone 3

Fonction ancienne : habitation, activités

Fonction actuelle : habitation, activités

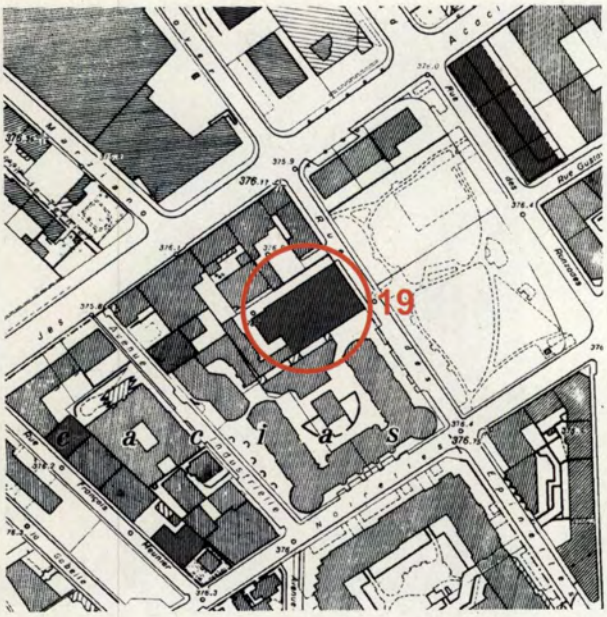
Architectes : Pierre Bussat, Jean-Marc Lamunière

Construction :
1956 «immeuble locatif et commercial» (DD 32337)

Notes :
Première étape d'un vaste projet de réaménagement à l'échelle de l'îlot.
Les principes architecturaux adoptés sont inspirés des recherches plastiques et typologiques de Le Corbusier.

Publications :
«Groupe résidentiel à la route des Acacias, Genève 1957», *Architecture, formes, fonctions*, n°5, 1958, p. 142.
J. : « Quelques exemples de logements en duplex», *Habitation*, 1958, n° 9, pp. 26-31.
UE : « Wohnblock mit 1-3-Zimmer-Wohnungen über einer Grossgarage », *Bauen+Wohnen*, n° 4, avril 1960.
Isabelle Charollais, Bruno Marchand : « A la croisée des chemins : A propos de l'immeuble des Ronzades, 1956-1957, réalisé par Pierre Bussat et Jean-Marc Lamunière », Faces n°27, 1993, pp. 44-47.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, pp. 203-204, 292-293.
SMS, Immeuble d'habitation rue des Ronzades, Fiche patrimoine architectural du XXe siècle, 2005.


BLANCHISSERIE



19. Blanchisserie des Epinettes

Carouge

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°8)

Adresse : 8 rue des Epinettes

Feuille cadastrale : 46

Parcelle : 2499

N° Bâtiment(s) : A2235

Zone(s) d'affectation : zone de développement 3

Fonction ancienne : buanderie industrielle

Fonction actuelle : centre de collecte de linge

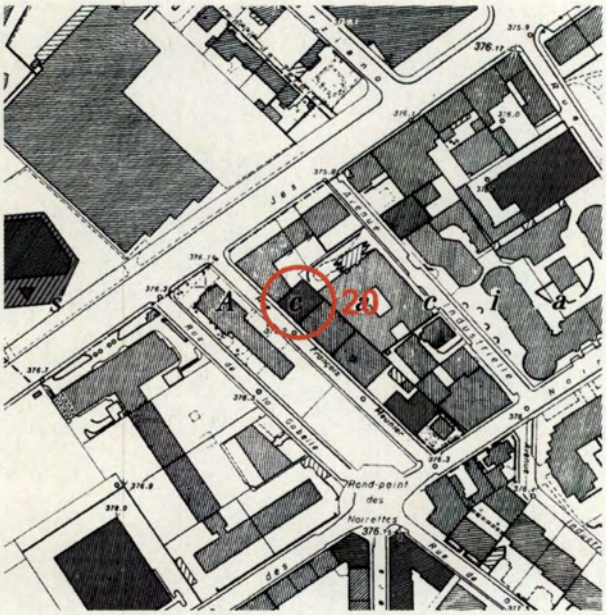
Architecte : Marc Hornung

Construction :
1895: TP 1895/413
1952: agrandissement de l'atelier (DD 22333)
1959: construction d'un bâtiment administratif (DD 36634)

Notes :
Blanchisserie industrielle (hôtellerie, vêtements hospitaliers, vêtements de travail) formée d'une étroite tête administrative donnant sur rue et d'un vaste atelier à sheds se développant sur l'arrière. Eau chaude et vapeur produite par une chaudière signalée par une cheminée en brique. Présence de séchoirs et d'appareils à repasser. En 1998, fusion de l'entreprise avec le groupe Lavotel. Activité transférée dans une nouvelle installation à la ZIPLO. Bâtiment pratiquement inchangé depuis sa construction et ayant conservé de la substance. Il s'agit vraisemblablement des plus anciens «sheds» du canton.

Iconographie :
CIG, reportage photos (4 vues), vers 1915.


Carrosserie
des ACACIAS
TOLERIE-PEINTURE
MaxMeyer



20. Ancienne carrosserie Jules Bocquet

Carouge

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°7)

Adresse : 5 rue François-Meunier

Feuille cadastrale : 47

Parcelle : 789

N° Bâtiment(s) : C59

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : fabrication d'éléments de véhicules

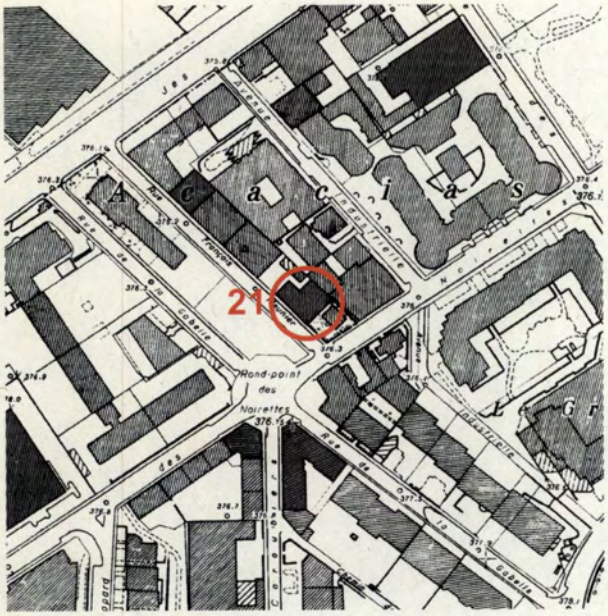
Fonction actuelle : réparation automobile

Architecte : Victor Senglet

Construction :
1930 : « agrandissement des ateliers de charronnage » (DD 447)

Notes :
1864 : création de l'atelier de charron Jules Bocquet. 1905 : déménagement aux Acacias. Activités: fabrication de roues en bois et de carrosseries de véhicules («carrosserie, forge, charronnage»). 1930 : reconstruction de l'atelier principal, remplacé par une intéressante halle à structure métallique.





21. Ateliers Ehrismann SA

Carouge

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°6)

Adresse : 11 rue François-Meunier

Feuille cadastrale : 47

Parcelle : 1453

N° Bâtiment(s) : C74

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : fabric. de matériel électrotechnique

Fonction actuelle : fabric. de matériel électrotechnique

Architecte : Francis Quétant

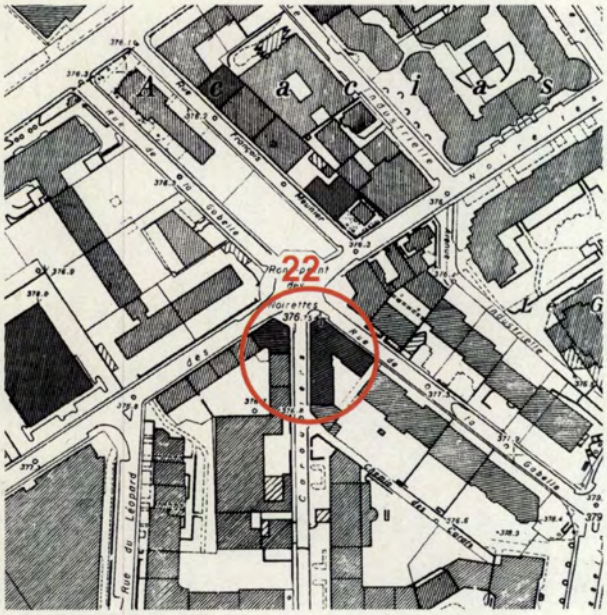
Construction : 1930

Autorisation : construction d'un atelier de mécanique électrotechnique (DD 128)

Notes :
Occupant une dizaine d'employés, les Ateliers Ehrismann sont actifs dans l'électrotechnique. Depuis leur création en 1923, leur programme de fabrication n'a que peu varié. Il comprend l'usinage mécanique, la serrurerie, le bobinage, les pompes et les transmissions. Datant de 1930, l'usine est un exemple intéressant d'architecturale rationnelle. Elle est signée par un des principaux protagonistes de l'introduction à Genève des principes de l'architecture moderne.




SALAMONE



22. Rond-point des Noirettes

Carouge

Ensemble intéressant (ensemble XXIe-XXe siècle, selon art. 89 et suivants LCI)

Adresse :
1, 2, 3, 5 rue des Caroubiers
20, 22 rue de la Gabelle

Feuilles cadastrales : 47, 48

Parcelles : 802, 1190, 1191, 1322

N° Bâtiment(s) : C107, C193, C194, C195

Zone(s) d'affectation : zone 3

Fonction ancienne : logement, restauration

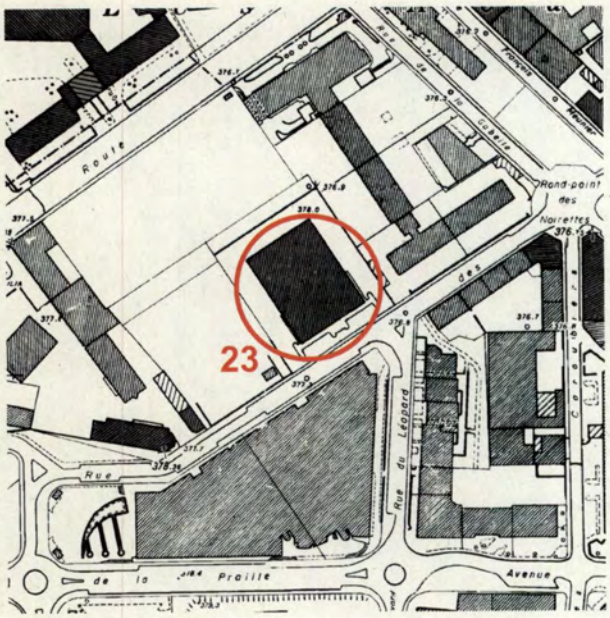
Fonction actuelle : logement, restauration

Construction :
1897, Caroubiers 1, 3 : Dériaz frères (TP 1897-184)
1898, Caroubiers 5 : Savio Aîné (TP 1898-224)
1898, Caroubiers 2 : Marius Pellissier (TP 1898-154)
1953, Noirettes 21 : Garage Moderne (DD 23526)

Notes :
Le rond-point des Noirettes prend forme avec la construction en 1897-1898 des immeubles en tête de rue des Caroubiers et de la Gabelle.
Par la suite, l'achèvement du rond-point est contrarié par le tissu de bâtiments industriels se développant entre la route des Acacias et la rue des Noirettes, ainsi que par la construction du garage moderne en 1953 (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°5).

Publication :
Inventaire Suisse d'Architecture 1850-1920 : Genève, Berne, 1984.





23. Bâtiment d'activités Arcoop

Carouge

Bâtiment intéressant

Adresse : 32, 34 rue des Noirettes

Feuille cadastrale : 47

Parcelle : 1444

N° Bâtiment(s) : C1067

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale (bureaux autorisés)

Fonction ancienne : activités artisanales et administratives

Fonction actuelle : activités artisanales et administratives

Architectes : Honegger Frères

Construction : 1958

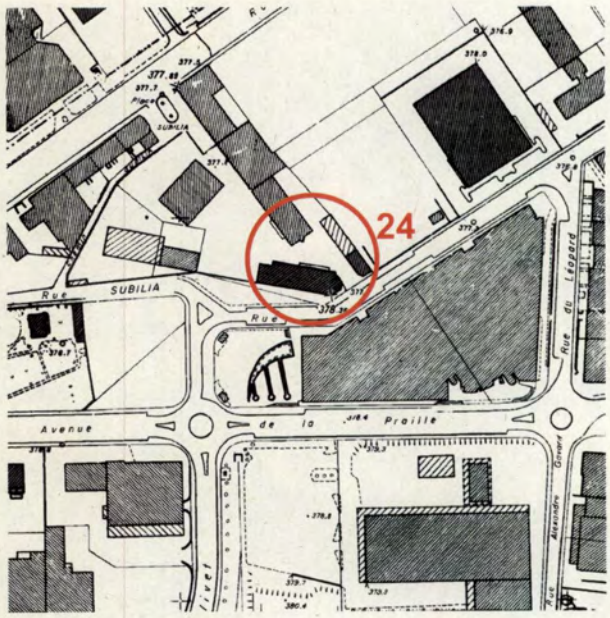
Autorisation : DD 19331

Notes :
Le centre artisanal Arcoop est construit par une coopérative d'artisans constituée dans le but de mettre à disposition de ses membres des surfaces d'activités. Le projet est réalisé grâce à l'appui du canton et à l'octroi d'un droit de superficie.

Publications :
S. a., «Centre artisanal des Noirettes à Genève», *Werk*, n°8, 1962
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 825.







24. Ancien entrepôt de l'Administration fédérale des téléphones

Carouge

Bâtiment intéressant (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°2)

Adresse : 56 rue des Noirettes

Feuille cadastrale : 49

Parcelle : 2667

N° Bâtiment(s) : C293, C294, C295

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale (bureaux autorisés)

Fonction ancienne : entreposage de matériel téléphonique, entretien du parc de véhicules

Fonction actuelle : mécanique

Architectes : Adolphe Guyonnet, Maurice Brémond (ing.)

Construction : 1931

Autorisation : DD 1515

Notes :
A l'origine, ce site abrite les véhicules de service et le matériel téléphonique lourd des anciens PTT, tels que câbles souterrains et aériens, poteaux, transformateurs électriques. Auteur en 1932 du remarquable Pavillon du désarmement, Adolphe Guyonnet est un des architectes majeurs de l'entre-deux-guerres à Genève. Il signe ici un intéressant témoignage de l'architecture rationnelle.







25. Maison Baron

Carouge

Bâtiment intéressant (Recensement de la périphérie urbaine, Carouge extérieur, fiche n°43)

Adresse : 45, 45 bis rue Subilia

Feuille cadastrale : 49

Parcelle : 1584

N° Bâtiment(s) : C377, C378, C379

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : logement

Fonction actuelle : administration

Construction : fin XVIIIe ou début XIXe siècle

Notes :
Modeste petite villa de plan rectangulaire rehaussée avant 1850 par un motif médiévalisant, deux tourelles d'angle reliées par une galerie.

Publication :
Leila El Wakil, *Bâtir la campagne : Genève 1800-1860*, Genève, 1988, vol. 2, p. 219.





26. Centre artisanal Praille Etoile

Carouge

Bâtiment intéressant

Adresse : 55 avenue de la Praille

Feuille cadastrale : 49

Parcelle : 2067

N° Bâtiment(s) : C1276, C1277

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : centre artisanal

Fonction actuelle : centre artisanal

Architectes : Dominique Julliard, Jacques Bolliger

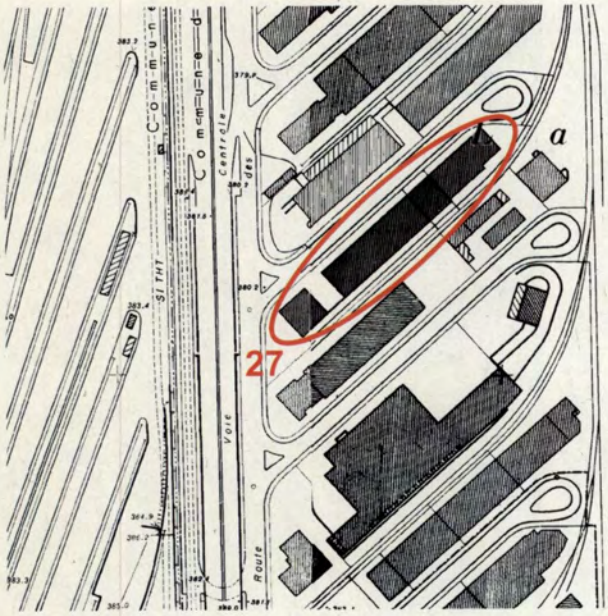
Construction : 1972

Autorisation : DD 34072

Notes :
Le centre Praille-Étoile est construit par une association d'artisans constituée dans le but de mettre à disposition de ses membres des surfaces d'activités. Le projet est réalisé grâce à l'appui du canton et à l'octroi d'un droit de superficie.

Publication :
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 853.


EgoKiefer
35



27. Immeuble et entrepôts Natural Lecoultre

Carouge

Bâtiment intéressant

Adresse : 35 route des Jeunes

Feuille cadastrale : 52

Parcelles : 1621, 1781, 1885

N° Bâtiment(s) : C1185, C1247, C1266, C1311

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : administration

Fonction actuelle : administration

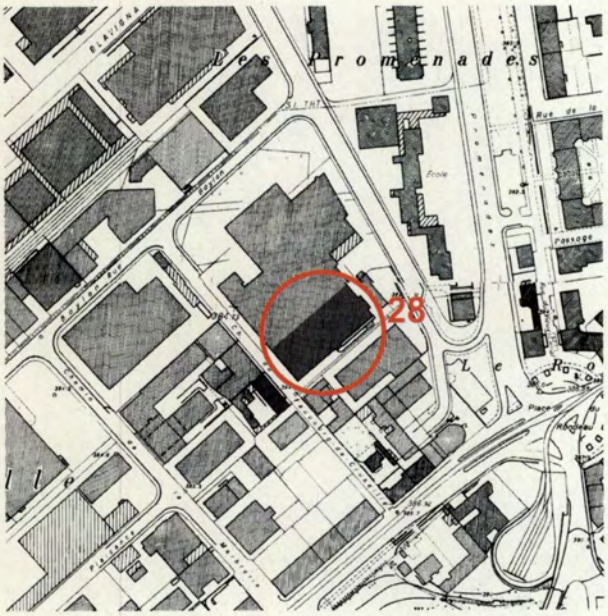
Architecte : Jean-Marc Lamunière

Construction :
Bâtiment administratif 1964 (DD 47394)
Entrepôts 1968 (DD 53799)

Notes :
Créée à Genève en 1900, la société de transports internationaux par voir ferrée et voie routière Natural Lecoultre ne tarde pas à devenir une des principales de Suisse. En 1965, elle transfert ses activités à la Praille dans un ensemble comprenant un bâtiment administratif de 6 niveaux entièrement vitré sur une base carrée. Trois ans plus tard, l'entreprise construit sur l'arrière un entrepôt se développant sur plus de 100 m de long.

Publications :
S.a., «Immeuble Natural SA, terrain industriel de la Praille, GE», *Werk*, n°2, 1969.
S.a., «Entrepôt et ateliers dans le quartier industriel de la Praille, Natural SA, Transports internationaux», *Werk*, n°2, 1970.
Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999, p. 845.





28. Usine Parker Lucifer SA

Carouge

Site présentant un intérêt secondaire (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°38)

Adresse : 16 chemin du Faubourg-de-Cruseilles

Feuille cadastrale : 54

Parcelle : 1335

N° Bâtiment(s) : C1315

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : électrotechnique

Fonction actuelle : électrotechnique

Construction :
1919 : «usine de petite mécanique» (TP 1919-563)
1927 : agrandissement de l'usine et garage (TP 1927-372)
1929 : transformations de l'usine et hangar (TP 1929-589, TP 1929-652)
1934 : annexe (DD 910)
1971 : agrandissement de l'usine et du bâtiment administratif (DD 60189)

Notes :
Créée en 1912, l'entreprise Lucifer se spécialise dans la fabrication de dynamo-électriques pour véhicules à 2 et 4 roues. Construite en 1920, l'usine comprend un étroit bâtiment administratif en front de rue de deux niveaux bordé sur l'arrière par deux travées d'ateliers en béton recouverts de sheds. L'entreprise devient rapidement le principal fournisseur suisse de dynamos pour bicyclettes. Dans les années 1930, alors qu'elle occupe environ 140 ouvriers, la maison cherche à se diversifier en lançant une lampe de poche «à main». Dans les années 1955, les dynamos sont abandonnées au profit des électrovalves, qui constituent depuis l'essentiel de l'activité. 300 employés en 1998.





29. Ancienne usine de carton Jean Gallay SA

Carouge

Bâtiment présentant un intérêt secondaire (Recensement du patrimoine industriel, fiche n°37)

Adresse : 11 chemin du Faubourg-de-Cruseilles

Feuille cadastrale : 54

Parcelle : 1004

N° Bâtiment(s) : C824

Zone(s) d'affectation : zone industrielle et artisanale

Fonction ancienne : fabrication de papier cartonné

Fonction actuelle : services

Architecte : Gédéon Dériaz

Construction : 1916

Autorisation : TP 1916-3

Notes :
Petite fabrique de carton construite pendant la Première Guerre mondiale. Spécialisé dans la chaudronnerie et notamment la fabrication de fûts métalliques, Jean Gallay profite de la fermeture des frontières pour développer une nouvelle activité, la fabrication de saupoudroirs et d'enveloppes d'expédition en carton. Le bâtiment comprend un corps principal de quatre travées se développant sur deux niveaux bordé de deux ailes d'une travée sur trois niveaux.

Edmond Barde, papiers divers, AEG ms hist 319.
Pierre Bertrand, *Plainpalais : son passé, son avenir*, Genève, 1943.
Louis Blondel, *Le développement urbain de Genève à travers les siècles*, Genève, 1946.
Frédéric Boissonnas, Camille Martin, *Sites et paysages genevois*, Genève, 1919.
Armand Brulhart, Erica Deuber-Pauli, *Arts et monuments : Ville et canton de Genève*, Genève, 1985
Isabelle Charolais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemec, *L'architecture à Genève 1919-1975*, Lausanne, 1999.
CFF, *Construction du tronçon Cornavin-La Praille*, Genève, 1949.
Coll., *Bâtir une ville. Carouge : modèles et réalités*, Colloque 29 mai-30 septembre 1986, Torino, 1986.
CRR, DAEL, *1896-2001 : Projets d'urbanisme pour Genève*, Genève, 2003.
DIAE, *La Drize: Grange-Collomb. Protection et aménagement des rives*, Genève, 2005.
État de Genève, *Compte-rendu de l'administration du Conseil d'État*, Genève, 1936-1965.
Bénédict Frommel, Enis Arikok, *Les chemins de fer du canton de Genève étude historique 1840-1960*, Genève, 2004, www.geneve.ch/patrimoine/publications.asp .
Barbara et Roland de Loes, *Genève par la gravure et l'aquarelle*, Genève, 1988.
Jean-Claude Mayor, *Images et événements genevois*, Genève, 1989.
Jean-Frédéric Rouiller, «Origine et développement des voies de communications genevoises» dans *Genève : le pays et les hommes*, Genève, 1958.
Pascal Tanari, Bénédict Frommel, Recensement du patrimoine industriel du canton de Genève, 2006.
Corinne Walker, Michèle Louis-Courvoisier, *Dictionnaire des communes genevoises*, Genève, 1985.

Remerciements à Lionel Breitmayer (CIG) et Nadine Doublier (DCTI).