

Au début le port, ensuite la rade, et maintenant : la

Rade

(ou l'histoire de la grenouille qui se veut se faire aussi grosse que le bœuf)

par

Pierre Monnoyeur, historien de l'architecture

Septembre 2017

La pseudo-rade de Genève entre désencombrement et revalorisation.

La « rade », son « désencombrement » et sa « revalorisation », ces trois termes ont fait florès cet été dans les médias, à cause du concours d'idées lancé par la Ville qui ne vise rien moins qu'à dénaturer le cœur même de Genève : son espace lacustre central, en bout du lac, à un jet de pierre des banques et des magasins de luxe des Rues Basses.

Malgré un plan de site adopté en 1978 qui protège le port, ses abords, ses quais (marchands ou promenades), le mobilier urbain, le Jardin anglais, les jetées et les immeubles regardant sur ce plan d'eau, malgré toutes ces précautions prises alors (hormis une qui est peut-être le talon d'Achille de ce texte de loi, nous verrons lequel plus loin), malgré tout cela, faisant fi de ce patrimoine exceptionnel et des textes qui protègent celui-ci, ce concours traite, explique et projette un grand chambardement avec une désinvolture confondante, sans études préalables, ni sur l'histoire du site, ni sur le paysage lacustre, ni non plus sur les bouleversements sociaux qu'un tel projet ne manquerait pas de causer. La même légèreté a présidé à la composition du jury dans lequel, Dieu sait pourquoi, aucun des historiens/nes et historiens/nes de l'art qui ont participé au premier livre du prestigieux Inventaire des monuments d'art et d'histoire en Suisse, *La Genève sur l'eau*, n'a été retenu pour faire partie de cet aéropage de spécialistes traitant de la question. Doit-on en l'occurrence parler d'oubli ou de mise à l'écart ? S'il s'agit d'une omission cela montre bien l'amateurisme dont ont fait preuve les personnes en charge de ce dossier, s'il s'agit d'un ostracisme c'est l'aveu qu'aucune étude impartiale n'a présidé à la naissance ce projet, et que dès le début les dés étaient pipés. De ces deux cas de figures, il est difficile de dire lequel est le moins pire. Dans

le même registre, par rapport aux lois fédérales touchant à la protection des cours d'eau et des rives lacustres en Suisse, il est étonnant qu'aucun expert fédéral n'ait fait non plus partie du jury. Cette façon de cultiver l'entre-soi ne présage rien de bon quant au résultat. Cette manière de faire n'est pas sans rappeler la gestion calamiteuse du dossier traitant de l'extension du Musée d'art et d'histoire.

Une insouciance similaire se retrouve chez certains architectes, urbanistes ou autres personnes de l'art qui sont enthousiastes à l'idée de faire la nique au XIXe siècle, et qui appellent de leurs vœux l'ouverture d'un chantier ambitieux à Genève. Leur credo se résume à ceci : « la rade (sic) a toujours évolué ; il n'y a pas de raison de la muséifier, la porte est ouverte pour enfin réaliser un projet ambitieux ». Cette question de l'évolution nécessaire de la ville et de son architecture va de soi, mais elle devient inquiétante quand, dans la bouche de certains, cette nécessité est sempiternellement professée comme un dogme, un axiome. Leur profession de foi, la rade (sic) a toujours évolué, repose sur un raisonnement boiteux et sur un grossier anachronisme. L'illogisme d'abord. Les adverbes « toujours » et « jamais », dans un raisonnement, n'apportent aucune preuve à l'argumentation : ce n'est parce que l'on a fait toujours une chose pour que celle-ci soit bonne ou mauvaise. Un exemple de cet illogisme : on a *toujours* coupé la tête des condamnés à mort, mais un jour, par une prise de *conscience* de la société, on a décidé qu'il n'y aurait plus de condamnation à la peine capitale et que la brave guillotine avait fait son temps. L'anachronisme ensuite. Cette affirmation péremptoire entend s'inscrire dans le long terme. Là aussi le bât blesse, car il faudrait mieux définir les périodes envisagées. Cette assertion est juste si l'on considère le bout du lac de l'époque médiévale jusqu'à la fin du XVIIIe et la Restauration, mais fautive par la suite si l'on considère ce périmètre de la fin du XIXe siècle jusqu'à nos jours. Mais alors pourquoi lancer cette affirmation comme une vérité révélée alors qu'elle est notoirement fautive ? Trois hypothèses se présentent : ou ces personnes n'ont pas lu *La Genève sur l'eau*, ou s'ils l'ont lu, ils ne l'ont pas compris, ou encore, dernier cas de figure, ils l'ont ignoré car contraire à leurs idées toutes faites et encombrant intellectuellement. Comme précédemment, ces trois suppositions sont tout aussi navrantes les unes que les autres : c'est aller de Charybde en Scylla.

Mais revenons à l'état actuel du port de Genève. Grâce à des personnes qui ont pris *conscience* du caractère exceptionnel de ce site lacustre, cet espace nous a été légué sans atteinte majeure, à l'exception de la destruction de l'hôtel de Russie. Et de ce souci de transmettre un patrimoine aux générations futures, est né le plan de site de 1978. Aux yeux de ses auteurs, le plus important était de respecter un état des lieux, un point d'équilibre, en faisant le minimum de travaux possibles en appliquant ce dicton populaire : « le mieux est l'ennemi du bien ». Cette modestie et cette connaissance des lieux les honorent. Malheureusement, cette disposition d'esprit sage et éclairée semble aux antipodes de celle qui prévaut aujourd'hui où fleurissent des déclarations à l'emporte-pièce, à rebours de l'histoire, à rebours du bon sens, dont se distinguent certains tics de langage parmi lesquels reviennent en boucle : « audace », « revalorisation », « désencombrement », « geste fort », « projet ambitieux », etc., etc.

Rappelons-nous, pour mémoire, que c'était avec de mêmes arguments oiseux que l'on nous vantait il y a peu encore le projet novateur et ambitieux de Jean Nouvel pour le Musée d'art et d'histoire.

Ce genre de poussée de fièvre, d'anathèmes contre le patrimoine (qui aboutit toujours à une destruction, puis à une soi-disant revalorisation), advient dans l'histoire toujours à des moments donnés, dans un contexte particulier qui favorise de tels emportements. Pour ce qui

nous concerne l'élément détonateur est ce qui est convenu d'appeler le « Grand Genève ». Le Grand Genève... quand on en parle c'est dire tout et rien. Il n'est pas question de revenir sur ce projet nécessaire, et là, réellement ambitieux, entamé pour la future agglomération transfrontalière, mais beaucoup plus modestement, il s'agit de se pencher sur le terme utilisé qui est passé dans le langage commun. Pourquoi la cité du bout du lac, qui a toujours été du genre féminin (à l'image de la Genève internationale, ou de *La Grande Genève*, un texte écrit par Edmond Barde), pourquoi et par quel miracle, change-t-elle de genre, et passe-t-elle au masculin : mieux au neutre germanique ? Inconsciemment ou non, c'est en effet une référence directe au « Gross Berlin » de l'entre-deux-guerres : pourquoi un tel emprunt et dans quel but ? Le Grand Genève (sic), comme la rade (sic) participent de la même dérive du langage où le nom approprié pour définir la chose ne suffit plus : pour se faire entendre, pour se donner de l'importance, il faut user de superlatif, enfler le vocabulaire, se gargariser de mots porteurs de références prestigieuses, forger des non-sens au besoin : tout est bon. Mais à force de malmener la langue, d'embrouillements et d'embarlifications, le sens du discours s'altère. Confusion sémantique, confusion dans les esprits, confusion tout-court.

Du bon usage des dictionnaires

Nous y voici : le grand nom, le nom prestigieux est lancé, la « rade », et son corollaire les « quais ». Ils sont dans toutes les bouches, sans que bien peu de personne, et aucun membre du jury, sauf un il faut le dire, ne remarque le contresens opéré lorsque l'on use de ce substantif élogieux passé dans le langage commun. Pour le comprendre, il faut avoir recours au dictionnaire.

Dans le *Petit Robert*, sous l'entrée de « rade », on peut lire ceci : « Bassin naturel de vaste dimension, ayant issue sur la mer et dans lequel les navires peuvent trouver un bon mouillage ». On s'accordera à dire que cette définition ne donne pas tout à fait à voir la réalité du site genevois. Mais continuons. Laissons de côté les noms de « mer » et de « navires », qui en eux-mêmes sont rédhibitoires en ce qui concerne l'usage du substantif de « rade », et penchons-nous sur l'expression de « bassin naturel » et au nom de « mouillage ».

Le premier a un sens très large et pourrait à la rigueur qualifier ce que l'on nomme d'ordinaire le « Petit Lac », mais sûrement pas à une anse bordée de quais et protégée par des jetées, avec des pontons, des passerelles et divers aménagements du même ordre qui, en on conviendra, sont tout sauf naturels.

Les choses se corsent quand l'on aborde le second terme : « mouillage ». Mouiller s'entend quand un bateau jette l'ancre et attend pour diverses raisons dans « dans un bassin naturel » ou dans un golfe. Or, dans la rade (sic) de Genève, aucun bateau ne jette normalement l'ancre : ils sont soit à quai ou amarrés à des corps-morts, ce qui est différent. A-t-on jamais vu des quais dans une anse naturelle ? Non ! ... mais dans un port, oui. *Le Petit Robert*, encore lui, est formel. Sous le substantif de « quai » on peut lire : « ouvrage d'accostage d'un port, constitué par un mur de soutènement et une chaussée aménagée au bord de l'eau » : cette définition est incompatible avec le substantif de « rade ».

Bref, tout cela repose sur un méli-mélo linguistique complet : port, quai, rade, mouillage ou bassin naturel, rien ne va. C'est à y perdre son latin... en l'occurrence, plutôt son français.

Pour s'y retrouver, il faut considérer un cas d'école, par exemple celui qu'offre la ville de Toulon sur les rives de la Méditerranée. En vue de la côte, un navire venant du large, quand

toutes les conditions sont requises, pénètre d'abord dans la grande rade, puis dans la petite rade et enfin, après avoir passé les jetées, entre dans le port de la cité azurée qui est divisé en onze bassins artificiels. Si les conditions ne le sont pas, la capitainerie demande au bâtiment de mouiller, soit dans la grande, soit dans la petite rade pour attendre : de là l'expression française « rester en rade », synonyme de laisser à l'écart et d'attendre. Plusieurs raisons peuvent contraindre un navire au mouillage. Il peut s'agir d'un manque de places d'amarrage au port. Des questions sanitaires peuvent être également invoquées en cas d'épidémie par exemple : dans ce cas le bâtiment doit rester en quarantaine (d'où parfois la présence, à terre, dans des lieux écartés, en bordure de côte, d'hôpitaux ou de lazarets). Notons qu'en français, « être en quarantaine » s'entend d'ailleurs à-peu-près comme « rester en rade ». Des vérifications des marchandises par les douanes peuvent aussi être opérées en rade, avant leur débarquement à quai. Un bateau peut encore mouiller si des conditions difficiles se présentent à l'approche du port, par exemple s'il doit remonter un chenal étroit, passer entre deux jetées rapprochées ou doubler un môle dangereux. Dans ce cas, avant d'aller plus loin, il jette l'ancre et attend un pilote envoyé par la capitainerie. Connaissant parfaitement les écueils à éviter, celui-ci prend alors le commandement du bâtiment et opère les manœuvres adéquates à la place du capitaine à bord. Sur l'Atlantique, une dernière raison oblige les navires parfois à mouiller : la marée basse qui interdit de pénétrer plus avant dans le port : on a vu le cas lors de l'arrivée du vainqueur du Vendée Globe aux Sables-d'Olonne. Rien de tout cela évidemment à Genève.

Ce barbarisme a bien été identifié par l'un des membres du jury qui a essayé de l'expliquer dans une plaquette intitulée *Aménagement de la Rade de la ville de Genève* parue en 2017 à la suite des résultats du concours, mais au prix d'une pirouette étonnante. Ouvrez le ban : « le Léman est une mer, d'où ce nom de rade », fermer le ban.

Une affaire touristique : la Méditerranée

Bref, si le terme de « rade » de Genève ne repose sur rien de tangible, pourquoi employer ce barbarisme ? C'est là peut-être le plus intéressant de cette affaire chaotique, en tous les cas, pour l'historien, la plus succulente : il s'agit d'un glissement sémantique voulu et sciemment organisé. L'apparition du nom « rade » correspond à une période très particulière de l'histoire genevoise. En fait, « comme un clou chasse l'autre » le substantif de « rade » chasse assez rapidement celui de « port ». Ce n'est pas le fruit du hasard. En effet, la « rade », au sens genevois du terme, est un pur artefact linguistique et touristique : en somme une invention créée sciemment et de toutes pièces, un coup de force sémantique. Son introduction progressive s'observe particulièrement bien dans les multiples guides à l'usage des étrangers qui paraissent en nombre à partir du milieu du XIXe siècle à Genève. Avant, les rives du lac ne présentant pas encore de valeur touristique, ces *vade mecum* restent quasiment muets sur la question. Ne sont évoqués que les quais dans lesquels viennent accoster les bateaux à vapeur emportant les voyageurs : ainsi du « Grand-Quai » et du « Quai du Mont-Blanc. Et à côté de ceux-ci se logent ensuite le ou les ports, comme le « Port du Commerce », le « Port aux Bois ». Notons qu'une distinction commence à se faire jour entre le substantif de « quai », terme évoquant le tourisme et les croisières sur le lac, et celui de « port », plus prosaïque, associé au négoce et aux marchandises.

Avec l'organisation de quartiers nouveaux, gagnés sur les anciennes fortifications, s'opère aussi côté lac des aménagements portuaires importants : la plus marquante dans le paysage

étant la construction des jetées des Pâquis et des Eaux-Vives. Désormais, deux espaces sont clairement identifiés, plus de confusion possible : d'un côté le port inclus dans la ville, de l'autre le lac et ses rives qui s'évasent en direction de Versoix et d'Hermance. Mais dès ce moment le ver s'introduit dans le fruit. Des documents officiels et des guides commencent à faire état d'une « rade » en deçà des jetées et du « lac » au-delà : une intrusion encore modeste. Quelques années plus tard, à un moment d'équilibre, sans arriver à trancher entre ces deux substantifs, « rade » et « port » deviennent synonymes et sont employés l'un pour l'autre surtout pour éviter des redites textuelles. Un seul guide constate néanmoins cette confusion linguistique et essaie de rectifier l'erreur : si « rade » il y a, que cette dénomination qualifie au moins le « vaste bassin naturel » au-delà des jetées. Peine perdue, avec la fin du siècle, le terme de « rade » détrône définitivement la vieille acception de « port » : une page d'histoire de Genève se tourne. En 1911, Edmond Barde a beau écrire son petit livre *Le Port de Genève*, rien n'y fait. Le terme chic et ronflant a relégué aux oubliettes le substantif qui évoquait l'activité marchande.

De manière très intéressante, alors que le vieil idiome disparaît au profit du nouveau, dans ces mêmes *cicerone*, une rubrique s'accroît à mesure que le siècle avance. Avec l'ouverture de nouveaux grands hôtels, et surtout celle du Kursaal dans le dernier tiers du XIXe siècle, les quais deviennent graduellement une promenade de plus en plus prisée par les étrangers en résidence ou par la bourgeoisie genevoise d'argent qui aime à côtoyer les riches hôtes descendus dans les grands hôtels voisins. Mais, dans cette période, Genève doit faire face à la concurrence croissante de Vevey, de Montreux et surtout d'Evian tout proche, des villes également très chic et courues par la clientèle étrangère qui descendent dans des palaces : palaces que Genève n'a pas malgré deux essais infructueux, l'Hôtel National sur le futur quai Wilson et l'Hôtel Beau-Séjour dans le complexe hydrothérapique de Champel-le-Bains. Aussi, dans cette âpre compétition, le terme de « rade » apporte-t-il un lustre supplémentaire bienvenu à l'image touristique de Genève qui vieillit. D'ailleurs, la cité de Calvin n'est pas la seule à jouer avec les mots. Dans le même temps ou presque, la ville d'Evian, justement elle, ne se vante-t-elle pas de posséder un golfe ? ou la position avantageuse de Neuchâtel, en bordure du lac, d'être comparée dans certains guides à celle de Tunis ou d'Alger ? Toutes ces exagérations, toute cette emphase, apportent une couleur, une touche, méditerranéenne flatteuse, à l'image des golfes de Saint-Raphaël, de Cannes, d'Antibes (Golfe-Juan) et d'autres encore. Après tout, à chacun son barbarisme du moment que celui-ci sert à la promotion touristique locale : à Genève donc sa rade, à Evian son golfe, à Neuchâtel ses comparaisons avec Tunis ou Alger.

Deux quais : un encombrement de plus !

Concurremment, avec l'approche de l'Exposition nationale de 1896, avec les aménagements et embellissements prévus en bordure du lac, le vocabulaire se précise et s'étoffe encore : il y en a besoin. En effet, si les quais ont partout gagné et se sont étendus sur les deux rives, si le nom de « port » s'est dans le même temps progressivement effacé, un problème se pose : il n'y a plus de distinction entre les secteurs fréquentés par les riches étrangers flânant à l'envi et les places où se concentrent toujours les activités portuaires et commerciales nécessaires à la ville. Aussi, de manière intelligente, les derniers grands aménagements de la pseudo-rade, prévoient-ils, en haut des « quais-promenades » embellis de parterres fleuris, de bancs,

de balustrades et de splendides réverbères et, en bas, séparés par un mur d'environ deux mètres de haut, « un mur de soutènement et une chaussée aménagée au bord de l'eau », soit le quai marchand. Ainsi, la partie supérieure fait-elle office de belvédère à partir duquel, comme sur une terrasse, les promeneurs oisifs venant de la classe supérieure peuvent jouir du paysage alentour, sans que des obstacles importuns ne viennent trop entraver leur vue, tandis que bateliers et manœuvres appartenant à la classe inférieure, sur les quais, au ras de l'eau, peuvent vaquer à leur labeur.

Cette organisation en degrés fait la particularité des quais de Genève. Ce genre d'aménagements se retrouvent au XIXe siècle à Nice, où la Promenade des Anglais domine le niveau de la mer de cinq mètres de haut, ou en 1923 à Deauville où Les Planches servent de promenoir. Dans les deux cas il s'agit de distinguer la bonne société, descendue dans les hôtels, habillée avec soins, du sable, de la plage et des baigneurs. Même si depuis lors les codes sociaux ont changé, pense-t-on détruire pour autant ses deux promenades ? Pas le moins du monde : Nice cherche même à faire inscrire sa promenade au Patrimoine mondial de l'humanité. À Genève aucune prise de conscience similaire. Pire, aux yeux des personnes du jury, cette particularité est une gêne, un obstacle, un anachronisme, une tache : « Les quais sur deux étages renforcent cette impression d'encombrement qui obstrue également le panorama. (...) Les quais font mémoire de l'histoire (sic) de la ville au début du siècle (promenade implantée en hauteur, quais marchands en contrebas), mais les matériaux actuels sont disparates et désuets, et ne reflètent pas l'image d'une ville au rayonnement international telle que Genève ». Cette attaque en règle (hormis l'incroyable prétention qui ressort de ces lignes) entend faire *tabula rasa* de tous les aménagements existants comme si le plan de site de 1978 n'existait pas. Les tenants de la loi la bafouent : ce qui n'est pas sans rappeler encore une fois l'affaire du Musée d'art et d'histoire. Même les matériaux sont pris à partie, « disparates et désuets ». Cet acharnement sur ce genre de détails a de quoi inquiéter : Avec de tels arguments frappés au coin du bon sens on peut quasiment détruire toute la Genève du XIXe siècle.

Hormis ces réactions épidermiques à courte vue, qu'en est-il réellement de ces quais tellement vilipendés ? Pour le savoir il suffit de s'y promener, surtout d'ailleurs sur la rive gauche. On peut alors constater que les étrangers ou les Genevois préfèrent flâner sur le quai appelé autrefois « marchand » que plus haut sur la partie plus chic. Conclusion, si encombrement il a (ce qui reste à prouver avec des arguments moins farfelus), les promeneurs, les usagers de toutes conditions et de tous âges, aiment visiblement l'encombrement et les différentes activités que génère un port. Un pareil constat peut d'ailleurs se faire dans tous les grands ports, hormis ceux dont l'activité est par trop industrielle : pétrochimie par exemple. Ce simple état des lieux, que tout un chacun peut faire, vaut mieux que les logorrhées toutes faites qui nous sont assénées.

Revalorisation et désencombrement

Et aujourd'hui de quoi s'agit-il ? Du « désencombrement des quais ». Mais la pseudo-rade et ses quais paraissent-ils encombrés ? Non si l'on s'en tient aux préférences des badauds, oui si l'en croit les spécialistes qui avancent leurs arguments dans la plaquette citée plus haut. À lire ceux-ci, les écuries d'Augias ne sont rien à côté du capharnaüm genevois : « Les quais aujourd'hui manquent de cohérence et de lisibilité. Il existe aujourd'hui une situation chaotique

sur les rives, un enchevêtrement de programmes et d'activités qui créent une saturation de l'espace public. Bateaux, chantiers navals, cabanes de pêcheurs, entreprises lacustres, port de plaisance, centres de sports nautiques se succèdent sans cohérence ». À cet inventaire, on pourrait rajouter : « le bruit » (des moteurs) et « les odeurs » (de gasoil, des graisses, des soudures et de l'antifouling), deux termes malheureux d'un discours célèbre qui ont été mis en chanson. Et pire encore... Si on lit entre les lignes, ces activités humaines génèrent un encombrement parce que l'on peut voir des personnes en habits de travail, les manches relevées, les mains sales, qui s'activent encore en plein Genève, à deux pas des grands hôtels, à quatre des banques : gens disparates et désuets inimaginables, indignes de la Genève rayonnante et internationale.

Avec de tels arguments ineptes convoqués pour légitimer la destruction de l'un des plus beaux sites de Suisse, on ne peut que penser au dicton : « qui veut tuer son chien dit qu'il a la rage ».

De tout cela découle le plus cocasse de cette histoire. Par un retournement historico-sémantique, que nos édiles, sans s'en rendre compte, reprochent tout simplement à la *rade* d'être... un *port* ! Peut-on trouver rétrospectivement plus beau paradoxe ? De la logique, toujours de la logique.

Les glaciers sur les quais sont rentrés dans le rang il y a déjà plusieurs années : plus de paillotes comme il y a peu de temps encore, mais à leur place, plus chics et plus propres, des containers bleu-horizon teintés poétiquement de gris. C'était le premier désencombrement. Se profile maintenant le second, autrement plus dommageable, celui de la pseudo-rade. Toujours dans la même plaquette, des images de synthèse donnent à voir les quais désencombrés. Pour ne pas montrer une image trop stalinienne de perspectives, sans bateau ni de pêche ni de plaisance, sans grue, sans activité portuaire, sont représentés de façon bonhomme une population idéale, conforme et bien habillée, avec familles et enfants, une société idéale et rassurante où les références au travail manuel ont été gommées : c'est la Genève internationale et rayonnante, celle du tertiaire et des banques. Un tour de passe-passe, un numéro de prestidigitation de haute volée, une vision de la paix et de l'ordre social qui font plaisir à voir.

Le talon d'Achille du plan de site

Certaines personnes cherchent tous les moyens pour arriver à leur fin, et dans le plan de site de 1978 il y avait une brèche. Tout ou presque avait été prévu, sauf une faille : préserver la fonction des lieux. Mais qui aurait pu penser alors à cette question, car pour tous cela allait de soi. Qui aurait pu imaginer qu'un jour l'on envisage un port sans bateaux, que ceux-ci soient à quai, en cale sèche, ou en train d'aller et venir, sans activités, ou un musée sans œuvres d'arts, sans exposition. Cela ne serait jamais venu à l'esprit des personnes qui ont élaboré ce plan de site : une telle folie, un coup si bas, s'en prendre à l'essence du port, au centre historique de Genève. Inimaginable alors... mais imaginé sérieusement aujourd'hui, sans remord aucun, sans un éclair de lucidité, sans mémoire.

Cette opération de dévalorisation-revalorisation est une aberration. Genève est en Europe l'une des rares villes assises entre un lac et un fleuve qui possède un tel patrimoine paysager et architectural - dont la batellerie, depuis toujours (et là c'est le cas sans faire d'anachronisme) fait partie intégrante -, qui jusqu'à présent a échappé à des bouleversements

urbains catastrophiques. Avec notre connaissance actuelle des valeurs patrimoniales, envisagerions-nous encore de détruire les halles de Baltard, *Le Ventre de Paris*, assurément non, car depuis, cette erreur coupable a servi de leçon pour ne pas réitérer de telles entreprises calamiteuses. Alors pourquoi attenter aujourd'hui, avec le recul historique et la prise conscience de ce que représente le patrimoine que nous a légué le XIXe siècle, pourquoi s'acharner à rebours de tout ce qui se fait en Europe en matière de conservation du patrimoine bâti, sur le ventre de Genève qui a été conservé ? Nos édiles locaux et toutes les personnes de l'art qui soutiennent ce projet archaïque, se rendent-ils seulement compte qu'ils nagent à contre-courant, et que leurs idées ambitieuses et désuètes sont en retard d'un demi-siècle ? Verrait-on Ouchy, Montreux ou Evian, des places importantes pour l'art 1900 et le tourisme de cette période se tirer une balle dans le pied et détruire leur bien le plus précieux ? Assurément pas, même si ce ne sont pas des villes aussi rayonnantes que la Genève internationale. Un bon exemple pour nos Attila locaux seraient qu'ils s'inspirent des travaux de rénovation du patrimoine touristique du XIXe siècle menés depuis plus de dix ans à Evian, aimable bourgade par rapport à Genève. Dans ce grand courant de réhabilitation de l'art 1900, qui a traversé toute l'Europe à partir des années 1970, pourquoi Genève colporte-t-elle encore des idées surannées que l'on veut nous vendre sous le sceau de l'audace et de la modernité ? Certainement, comme pour l'affaire du Musée d'art et d'histoire, parce qu'en matière de conservation du patrimoine la Ville a un train de retard. *Errare humanum est, perseverare diabolicum.*

Un savoir-faire genevois

Mais ne voyons pas tout en noir : positivons. Dans tout projet réside une part de bon. Renversons par exemple l'argumentation : si, après tout, cette opération ambitieuse s'avérait en fin de compte profitable ? Pourquoi pas finalement : l'hypothèse n'est pas sottise. Car, à bien y réfléchir, ce type d'opération repose dans la cité de Calvin sur une longue expérience en la matière. En effet, elle ne sera après tout que la continuation d'une politique entamée à partir des années 1960, quand fut opéré le désencombrement des Rues Basses, puis leur revalorisation dont le résultat fut l'ouverture (à place de petits magasins, de commerçants, de boutiques et d'immeubles anciens toutes choses qui encombraient ce site évidemment), de banques privées, d'assurances, de grandes enseignes, de chaînes d'habillement ou de boutiques de luxe : haute couture, bijouterie, etc. On pourra dire que nos autorités, malgré les changements politiques, les élections et la couleur différente des partis, ont décidé de la suite dans les idées et marchent gaillardement sur les traces de leurs prestigieux aînés. Souvenons-nous simplement de la dernière grande opération de destruction-revalorisation qui a terminé brillamment ces années glorieuses : la construction de Confédération-Centre (une réussite en la matière unanimement louée aujourd'hui) et, quasiment dans le même temps, de l'astucieux embellissement des Rues Basses mené de mains de maître suivant un concept simple mais génial : marquer sur la chaussée et les trottoirs, au moyen de pavés de différentes couleurs, le parcellaire hérité du XVIIIe siècle avec ses anciennes maisons, un patrimoine que l'on avait préalablement eu la sagesse et la clairvoyance de détruire. Cette trouvaille intelligente réconciliait habilement le passé et la modernité dans un dialogue enrichissant : un concept dont il n'y a malheureusement que trop peu d'exemple et qui devrait inspirer les promoteurs audacieux du projet du désencombrement de la *rade*.

En attendant ce genre d'opération brillante, on peut déjà agir sur le vocabulaire. C'est ce qu'ont bien compris les personnes en charge de la communication du CEVA, les TPG, ingénieurs et urbanistes qui travaillent à l'aménagement des abords de la future gare des Eaux-Vives. Deux axes forts : faire passer la nouvelle boucle de rebroussement du tram par la rue de Savoie (rue d'ailleurs tout à fait propre à recevoir cette circulation supplémentaire étant donné sa largeur bien connue) ; et créer dans le même temps une *esplanade* (sic). Rien que le choix heureux et tout à fait approprié du substantif « esplanade » pour qualifier ce futur espace donne la mesure de ce projet ambitieux. Jusque-là il n'y avait pas même eu de place de la gare des Eaux-Vives. Qu'à cela ne tienne, remédions à cet oubli, voyons grand, au diable les grincheux, dotons-nous d'une *esplanade*, non mieux encore d'une « Esplanade », comme on peut le voir parfois écrit. Faire du neuf avec du vieux, d'un coup de baguette magique transformer une rue en « Esplanade ». La Ville n'est pas en reste. Dans la même plaquette éditée après les résultats du concours d'idée, le terme de « rade » (désuet, éculé et mesquin), se transforme en « Rade », avec une majuscule, ce qui donne à ce barbarisme les lettres de noblesse qui lui manquait. Une *Rade*, une *Esplanade* (notez que les deux termes riment), voilà des prétentions en matière sémantique et urbanistique qui montrent que nos édiles à Genève ont une audace et une inventivité à la hauteur de leurs ambitions, un savoir-faire qui repose sur une longue tradition. Aussi, la ville de Calvin, exemples à l'appui, peut-elle légitimement se targuer de perpétuer des compétences urbanistiques et sociales que beaucoup en la matière nous envient à juste raison. L'ambitieux projet de Jean Nouvel pour le Musée d'art et d'histoire, à cause de grincheux et de passéistes, a malheureusement capoté, rattrapons-nous sur celui de la Rade pour montrer... que la grenouille s'enfla, « s'enfla si bien qu'elle creva ».